numer 12 (59) - grudzień 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

KOMUNIKACJA „KROK PO KROKU" I „OD KUCHNI"

AKTUALNOŚCI

- 1 STYCZNIA ZMIENIĄ SIĘ CENY BILETÓW 3
- CYKLICZNIE, CO KWADRANS 3
- ZAGROŻONY WSPÓLNY BILET ZTM-WKD 4
- NIE TYLKO DLA SIEBIE 4
- PRZYSTANEK WARSZAWA 5
- WDRAŻANIE NOWEGO SIP-U 5
- PIERWSZY SEZON ZA NAMI 5
- ZMIANY W REGULAMINIE PRZEWOZÓW 6
- PROBLEMY Z TERENEM BLOKUJĄ BUDOWĘ PARKINGÓW 8
- PROSTO NA TARCHOMIN 9

KAMPANIE ZTM

- ABECADŁO W AUTOBUSIE 10
- PRZYJEŻDŻAJĄ AŻ Z ZAGRANICY 12
- UWAŻAJ NA ZŁODZIEI 13

TEMAT NUMERU

- KOMUNIKACJA „KROK PO KROKU" I „OD KUCHNI" 14
- ZAPRASZAMY DO ODKRYCIA NA NOWO STOŁECZNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO 16
- KOMPLEKSOWA INFORMACJA 18

Z KART HISTORII ZTM

- FIRMA TO LUDZIE - PAMIĘTAJMY O WSZYSTKICH, A PASAŻER KRÓLEM – SZANUJMY WSZYSTKICH! 21

Z HISTORII KOMUNIKACJI

- Z SZYNĄ, CZY BEZ SZYNY? 25

Z ŻYCIA KMKM

- POKOCHAJ WARSZAWĘ Z OKIEN ZABYTKOWEGO TRAMWAJU 27

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

- METRO PRZEDE WSZYSTKIM 29



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m.st. Warszawy

Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Konrad Klimczak

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6 452
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas: iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Wiedza jest potrzebna nam wszystkim. Nawet tak banalne czynności, jak korzystanie z komunikacji wymaga określonego zasobu informacji oraz praktycznych umiejętności. Trzeba wiedzieć, gdzie i jak ich szukać. Jako organizator komunikacji w Warszawie, chcemy przybliżyć pasażerom wszystkie zagadnienia związane z podróżowaniem po aglomeracji. „Krok po kroku" i „od kuchni". W tym wydaniu iZTM inaugurujemy „ZTM-owską Akademię". I rozmawiamy z jej pomysłodawcą – Marcinem Kozoniem.

Zamykamy rok jubileuszowy, zatem kończymy nasz cykl „Z kart historii ZTM" i otwieramy nową rubrykę – „Z historii komunikacji". Przedstawiamy również komunikacyjne aktualności i informacje o kampaniach ZTM, najnowsze inicjatywy sympatyków komunikacji z KMKM, a w dziale poświęconym komunikacji na świecie – odwiedzamy dalekie Toronto.

Miłej lektury!

Czekamy na Wasze uwagi:
iztm@ztm.waw.pl

Czas Bożego Narodzenia to czas podsumowań i wyciszenia. I oczekiwania, co przyniesie kolejny rok.

Życzymy Czytelnikom iZTM-u, aby nie opuściły ich – przez cały rok 2013 – zdrowie, pomyślność i szczęście. Życzymy sił i energii w codziennych działaniach oraz realizacji wielu pomysłów.



1 STYCZNIA ZMIENIĄ SIĘ CENY BILETÓW

1 stycznia 2013 roku, zgodnie z decyzją Rady Warszawy, wchodzi w życie drugi etap zmian w taryfie biletowej. Przypominamy nowy cennik biletów.



Bilet 20-minutowy będzie kosztował 3,40 zł, 40-minutowy – 4,60 zł, a 60-minutowy – 6,40 zł. Za bilet jednorazowy, ważny tylko w pierwszej strefie zapłacimy 4,40 zł. Tyle samo oczywiście będzie kosztował bilet jednorazowy pojazdowy sprzedawany w części biletomatów w pojazdach komunikacji miejskiej. Bilet dobowy, ważny tylko w pierwszej strefie, będzie kosztował 15 zł. Za bilet 3-dniowy (również tylko na pierwszą strefę) będzie trzeba zapłacić 30 zł. Bilety długookresowe imienne, ważne w pierwszej strefie, będą kosztowały: 30-dniowy – 100 zł, a 90-dniowy – 250 zł. Zmieni się także cena Biletu Seniora. Będzie kosztował 50 zł.

Wraz ze wzrostem cen biletów wzrośnie również wysokość opłat dodatkowych. Jazda bez biletu będzie kosztowała 220 zł, a jazda bez dokumentu poświadczającego prawo do ulgi – 176 zł. Za wydanie kolejnej karty spersonalizowanej będzie trzeba zapłacić 13,20 zł. Opłata manipulacyjna w przypadku anulowania wezwania do zapłaty będzie wynosiła 17,60 zł.

CYKLICZNIE, CO KWADRANS

9 grudnia 2012 roku zmieni się rozkład jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej. Na linii kolejowej na Służewiec i do Lotniska Chopina będzie obowiązywał cykliczny rozkład jazdy, trasa linii S3 zostanie ujednolicona, a najbardziej oblegane poranne pociągi z Pruszkowa zostaną wydłużone.



Wprowadzenie nowego, cyklicznego rozkładu jazdy z pewnością ucieszy pasażerów dojeżdżających pociągami na Służewiec oraz do Lotniska Chopina. **Pomiędzy Warszawą Zachodnią a portem lotniczym**, poza nielicznymi wyjątkami, **pociągi będą kursowały co 15 minut**.

Dużym ułatwieniem będzie również **ujednolicenie trasy linii S3. Pociągi będą**, z wyjątkiem jednego, **kursowały wyłącznie przez Dworzec Centralny** (obecnie jest to linia **S3C**). „Zniknie" tym samym linia **S3S** kursująca przez Dworzec Śródmieście. Pasażerowie linii **S3** zyskają możliwość wygodnej przesiadki na stacji Warszawa Centralna z lub do pociągów dalekobieżnych.

Dużym atutem będzie także poprawa koordynacji rozkładu linii S3 z rozkładem pociągów lotniskowych Kolei Mazowieckich linii KML.

LINIA S1 PRUSZKÓW – OTWOCK
Dojazd z Pruszkowa do Warszawy, w godzinach porannego szczytu (po godz. 7.00) będzie wygodny, a dwa cieszące się największym zainteresowaniem pociągi w kierunku Warszawy zostaną wydłużone (będą to nadal dwa 4-wagonowe jednostki 19WE).

LINIA S2 SULEJÓWEK MIŁOSNA – WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA
Linia będzie kursowała regularnie co 30 minut, a jej rozkład zostanie skoordynowany z pozostałymi liniami „lotniskowymi" oraz z pociągami Kolei Mazowieckich jeżdżącymi późnym wieczorem.

LINIA S3 LEGIONOWO PIASKI/LEGIONOWO – WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA
Pociągi będą kursowały regularnie co godzinę i to wyłącznie (z jednym wyjątkiem) **przez Warszawę Centralną**. Dzięki temu **oferta „lotniskowa" będzie bardziej przejrzysta** (**S2** – przez Warszawę Śródmieście, a **S3** i **KML** – przez Dworzec Centralny). **Po południu do Legionowa Piaski zostanie wydłużone połączenie zapewniające możliwość powrotu z centrum Warszawy po godz. 16.00**.

LINIA S9 WIELISZEW/LEGIONOWO PIASKI – WARSZAWA ZACHODNIA
Linia będzie, podobnie jak obecnie, kursowała co godzinę z Dworca Zachodniego (przez Warszawę Gdańską do Legionowa Piaski i Wieliszewa). **Rano zostanie uruchomiony dodatkowy pociąg z Legionowa Piaski, poprawiający dojazd do Warszawy na godz. 8.00-8.30.** Na wspólnym odcinku trasy pociągi linii **S9** i **S3** będą kursowały w niewielkich odstępach czasowych.

Nowy rozkład SKM będzie obowiązywał do 9 lutego 2013 roku.

ZAGROŻONY WSPÓLNY BILET ZTM-WKD

W związku z tym, że władze gminy Michałowice nie wyraziły zgody na finansowanie na odpowiednim poziomie funkcjonowania Wspólnego Biletu ZTM-WKD, od początku stycznia przyszłego roku, bilety ZTM nie będą honorowane w pociągach WKD na odcinku Salomea – Opacz. Zarząd Transportu Miejskiego podjął rozmowy z zarządem WKD o wprowadzeniu w pociągach tej linii wspólnej oferty taryfowej według tzw. „wariantu łomiankowskiego”.

Władze Michałowic nie wyraziły zgody na zwiększenie wysokości dopłat do funkcjonowania Wspólnego Biletu na odcinku Salomea – Opacz. Zwiększenie wysokości udziału gminy w kosztach wynika wprost ze zwiększenia stawki za pociągokilometr, jaka ma obowiązywać w rozliczeniach między ZTM i WKD. Przewoźnik ponosi większe koszty, gdyż sukcesywnie poprawia komfort przejazdu poprzez zakupy nowego taboru oraz modernizację infrastruktury.

ZTM prowadzi rozmowy z władzami Grodziska Mazowieckiego, gdyż nowa oferta taryfowa mogłaby obowiązywać na odcinku od tego miasta aż do Warszawy. Dla przypomnienia – „bilet łomiankowski” to wspólna oferta ZTM i Komunikacji Miejskiej Łomianki. Pasażerowie KMŁ, którzy wykupią specjalny bilet długookresowy ważny w autobusach tego przewoźnika, mogą również na jego podstawie podróżować środkami komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM na obszarze całej pierwszej strefy taryfowej. Ponadto wszystkie bilety ZTM (z wyłączeniem biletów czasowych) są honorowane w autobusach KMŁ na odcinku trasy w granicach Warszawy.

W przypadku pociągów WKD to rozwiązanie, które zostało już wstępnie zaakceptowane przez zarząd spółki, wyglądałoby następująco: w ofercie przewoźnika pojawiłby się nowy bilet miesięczny ważny od Grodziska Mazowieckiego; jego cena byłaby sumą biletu długookresowego WKD na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Salomea i biletu ZTM ważnego tylko w pierwszej strefie, pomniejszoną o wysokość dopłat ze strony samorządów leżących wzdłuż linii; w pociągach WKD na odcinku Warszawa Śródmieście – Warszawa Salomea honorowane byłyby w dalszym ciągu bilety ZTM od dobowego wzwyż.

Wprowadzenie nowej oferty – rozszerzenie zasięgu Wspólnego Biletu aż do Grodziska Mazowieckiego – byłoby korzystne dla pasażerów. Przewoźnik otrzymywałby refundację kosztów z tytułu honorowania biletów z ulgami ustawowymi. Wprowadzony zostałby również znacznie prostszy i bardziej przejrzysty, oczekiwany przez gminy system rozliczeń – w zależności od liczby pasażerów, a nie wykonanych pociągokilometrów.

NIE TYLKO DLA SIEBIE

Od 1 grudnia br. oferta operatora SkyCash – „Bilet przez telefon komórkowy” została rozszerzona o bilet jednorazowy. Sporym udogodnieniem dla pasażerów jest możliwość zakupu przez telefon komórkowy większej liczby biletów.

Dotychczas w systemie SkyCash można było kupować jedynie bilety czasowe (20-, 40-, 60-minutowe) oraz krótkookresowe (dobowe i 3-dniowe). Normalne lub ulgowe. Obecnie za pośrednictwem telefonu można nabyć także bilet jednorazowy. 1 grudnia w aplikacji pojawiła się również opcja, która umożliwiła pasażerom zakup dowolnej liczby biletów, tego samego rodzaju i typu. To spore ułatwienie – teraz przez komórkę można kupić bilet dla całej rodziny lub dla wszystkich podróżujących znajomych.

Korzystanie z usługi SkyCash jest bardzo proste. Najpierw należy pobrać specjalną aplikację operatora, zarejestrować się w systemie i zasilić konto (za pomocą przelewu bankowego lub z innego konta w systemie SkyCash). W przypadku braku środków można również skorzystać ze specjalnej usługi Premium SMS. Ze względu na czas trwania rejestracji (ok. 4 minuty) i doładowania konta, operacje te należy przeprowadzić wcześniej.



Bilet należy kupić niezwłocznie po wejściu do pojazdu komunikacji miejskiej lub strefy biletowej metra. Warto pamiętać, że czas realizacji tego typu transakcji jest uzależniony od zasięgu oraz szybkości działania sieci telefonii komórkowej.

Podczas kontroli pasażer zobowiązany jest do pokazania kontrolerowi ekranu aplikacji SkyCash z wyświetlonym numerem kontrolnym biletu.

Warszawa jest jednym z nielicznych miast w Polsce, w których pasażerowie mogą wybierać pomiędzy trzema różnymi systemami zakupu biletów przez komórkę. Pierwsza tego typu usługa, przy współpracy z systemem płatności elektronicznych mPay oraz bankiem Citi Handlowy została uruchomiona 8 grudnia 2008 roku. Drugi operator – SkyCash, pojawił się w stolicy 14 lutego 2011 roku, a trzeci – moBILET 6 września 2011 roku.

Największym powodzeniem cieszą się bilety czasowe. Miesięcznie za pomocą tego mobilnego kanału sprzedaje się średnio prawie 50 tys. biletów.

PRZYSTANEK WARSZAWA

Zakończyło się postępowanie przetargowe na wymianę i eksploatację prawie 1600 stołecznych wiat. Najkorzystniejszą z punktu widzenia miasta ofertę złożyło konsorcjum firm AMS i Stroer.

Celem projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej" jest wymiana wiat przystankowych w Warszawie przy udziale partnera prywatnego. Jest to pierwszy duży projekt m.st. Warszawy, którego podstawą jest Ustawa o koncesji na roboty budowlane lub usługi z 2009 roku. Dzięki tej współpracy w stolicy staną nowe, eleganckie wiaty przystankowe.

Do wymiany jest 1580 wiat w całej Warszawie. Około 625 przystanków zlokalizowanych w Śródmieściu i dzielnicach ościennych zostanie wyposażonych w wiaty zgodne z projektem wskazanym przez m.st. Warszawę. Na pozostałych przystankach (ok. 955) będą mogły stanąć wiaty z seryjnej produkcji, zaproponowane przez partnera prywatnego, zaakceptowane uprzednio przez miasto. Na obszarach objętych nadzorem konserwatorskim oraz w miejsce wiat z produkcji seryjnej, partner prywatny będzie mógł zainstalować wiaty wg trzeciego projektu, tzw. konserwatorskiego.



W czasie trwania umowy koncesji, wybrany partner prywatny będzie odpowiadał za utrzymanie i konserwację wiat. W zamian za nowe wiaty otrzyma prawo do korzystania z atrakcyjnych powierzchni reklamowych umieszczonych na wymienionych przystankach. Na wiatach zostaną zamontowane nośniki reklamowe. Korzyści finansowe pobierane z powierzchni reklamowych umieszczonych na przystankach będą jedyną formą wynagrodzenia koncesjonariusza. Miasto nie przewiduje żadnej formy dofinansowania przedsięwzięcia z własnego budżetu. Pierwszych 180 wiat powinno pojawić się w ciągu roku od podpisania umowy. Na wymianę wszystkich 1580 przystanków prywatny inwestor będzie miał 3 lata.

WDRAŻANIE NOWEGO SIP-U

Trwa kolejny etap wdrażania zintegrowanego Systemu Informacji Pasażerskiej (SIP) czasu rzeczywistego.

19 listopada br. rozpoczęło się sukcesywne przyłączanie tablic do zintegrowanego systemu. Podczas tzw. eksploatacji nadzorowanej będzie oceniana ich sprawność techniczna oraz wiarygodność prognoz. Wyświetlane w tym okresie prognozy odjazdów mogą odbiegać od sytuacji rzeczywistej. Ewentualne odchylenia są na bieżąco korygowane.

Po pomyślnym zakończeniu wszystkich prac i testów, tablice wzdłuż Al. Jerozolimskich i ul. Grójeckiej oraz nowe tablice wzdłuż trasy tramwajowej W-Z, ul. Targowej oraz al. Zielenieckiej będą działały w ramach jednego, zintegrowanego Systemu Informacji Pasażerskiej czasu rzeczywistego. Zgodnie z planem wszystkie prace mają się zakończyć do końca roku.

Nowy system uruchamia konsorcjum: GMV Innovating Solutions Sp. z o. o. oraz Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A.

PIERWSZY SEZON ZA NAMI



W nocy z 30 listopada na 1 grudnia br. zakończył się pierwszy sezon funkcjonowania systemu Veturilo. Rowery ponownie pojawią się 1 marca 2013 roku.

Od dnia uruchomienia zarejestrowało się w nim prawie 47,5 tys. osób, a rowery były wypożyczane ponad 282,5 tys. razy.

System Veturilo zostanie uruchomiony ponownie 1 marca 2013 roku. Pojawią się wtedy także nowe stacje.

Wszystkim użytkownikom systemu Veturilo serdecznie dziękujemy.

ZMIANY W REGULAMINIE PRZEWOZÓW



Rada Warszawy wprowadziła zmiany w regulaminie przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego. Określono prawa pasażerów, uszczegółowiono zasady dotyczące wsiadania i wysiadania na przystankach „na żądanie", dopuszczono – w niektórych sytuacjach – korzystanie z wyjść awaryjnych w metrze. Nowe przepisy będą obowiązywały od 1 stycznia przyszłego roku.

PRAWA PASAŻERA

W nowym regulaminie pojawił się paragraf 3 poświęcony temu, jakie prawa mają pasażerowie oraz jakie obowiązki wobec nich ma Zarząd Transportu Miejskiego. ZTM jest zobowiązany do zapewnienia pasażerom jak najlepszej jakości usług oraz zapewnienia im m.in.:

1. dostępu do informacji o kursowaniu pojazdów i warunkach przewozu osób, bagażu i zwierząt;
2. bezpiecznych warunków podróżowania środkami lokalnego transportu zbiorowego;
3. należytej obsługi z poszanowaniem godności osobistej pasażera;
4. prawa do składania skarg, wniosków i odwołań oraz dochodzenia zadośćuczynienia poniesionych strat w wyniku zaniedbań leżących po stronie organizatora lub operatora.

KORZYSTANIE Z WYJŚĆ AWARYJNYCH W METRZE

Nowy regulamin dopuszcza korzystanie z wyjść awaryjnych w metrze przez osoby prowadzące wózki dziecięce, osoby niepełnosprawne, a także przez osoby z większym bagażem lub rowerem. Wprowadzenie tego zapisu jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom tych grup pasażerów. Obecnie mają one pewne trudności w dostaniu się na perony. Mogą to zrobić windą, ale windy są nie na każdej głowicy stacji, co powoduje konieczność dojścia do nich.

Dopuszczenie możliwości korzystania z wyjść awaryjnych przez te konkretne grupy pasażerów nie zwalnia ich z obowiązku posiadania – jeśli nie mają uprawnień do przejazdów bezpłatnych – ważnych biletów. ZTM planuje, w przyszłym roku, ustawienie przy wyjściach ewakuacyjnych dodatkowych kasowników.

Pozostali pasażerowie, tak jak dotychczas, nie będą uprawnieni do korzystania z wyjść ewakuacyjnych. Złamanie tego zakazu zagrożone będzie, tak jak obecnie (zgodnie z art. 54 Kodeksu wykroczeń), karą grzywny do 500 zł lub karą nagany. Karę taką na pasażera nałożyć może straż miejska lub policja.

KORZYSTANIE Z PRZYSTANKÓW „NA ŻĄDANIE"

W nowym regulaminie doprecyzowano również kwestie korzystania z przystanków „na żądanie" (paragraf 10), ponieważ zdarzało się, że pasażerowie wewnątrz autobusu zbyt późno wciskali przycisk informujący kierowcę o potrzebie zatrzymania się, a później



się zatrzymać więcej niż jeden pojazd (par. 8, ust. 7). Gdy na przystanku stoją dwa autobusy lub tramwaje to drugi z pojazdów po zamknięciu drzwi nie będzie się zatrzymywał po raz drugi (chyba, że zmuszą go do tego warunki ruchu drogowego – np. sygnał z sygnalizatora świetlnego). Gdy na przystanku w tym samym czasie będą stały trzy tramwaje lub autobusy – to kierowca lub motorniczy prowadzący trzeci z pojazdów – będzie miał obowiązek powtórnego zatrzymania się i zabrania pasażerów na początku przystanku po odjeździe pojazdów, które stały przed nim.

skarżyli się na prowadzących. Podobnie pasażerowie stojący na przystanku „na żądanie" zbyt późno dawali kierowcy znak lub robili to niezdecydowanie. Dzięki zapisom w regulaminie wszelkie wątpliwości z tym związane zostaną rozwiane.

Pasażer zamierzający wysiąść na przystanku „na żądanie" powinien uprzedzić o tym fakcie obsługę pojazdu w czasie umożliwiającym bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku, poprzez wciśnięcie przycisku „STOP" lub „na żądanie". Osoba zamierzająca na takim przystanku wsiąść powinna odpowiednio wcześnie dać znak kierującemu przez wyraźne podniesienie ręki, tak by kierowca mógł bezpiecznie zatrzymać się na przystanku.

Określono również zasady korzystania z przystanków warunkowych przez osoby niepełnosprawne ruchowo lub osoby niewidome i niedowidzące poruszające się z białą laską lub psem asystującym. Pasażerowie tacy powinni na przystanku oczekiwać w miejscu widocznym dla kierowcy. Prowadzący pojazd widząc taką osobę będzie musiał się bezwzględnie zatrzymać.

Warto także zwrócić uwagę na zapis informujący o tym, jak odbywa się obsługa na przystankach długich, czyli takich, na których może jednocześnie

PSY ASYSTUJĄCE

Nowy regulamin zezwala również na wprowadzenie do autobusu, tramwaju, pociągu lub na stację metra psów asystujących, o których mowa w Ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Psy muszą jednak mieć założoną uprząż, a ich właściciele muszą posiadać ważne świadectwo szczepienia oraz certyfikat potwierdzający status zwierzęcia.

KILKA INNYCH ZMIAN

Regulamin „precyzuje" również inne kwestie.

1. Osoby z obsługi pojazdu zobowiązane będą do tego, by pomóc osobom niepełnosprawnym wejść do pojazdu i zająć w nim miejsce.
2. W pojazdach wyposażonych w odpowiedni przycisk oraz oznaczonych specjalnym piktogramem, pasażerowie będą zobowiązani do samodzielnego otwierania drzwi na przystankach. W systemy samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów wyposażonych jest zdecydowana większość pojazdów komunikacji miejskiej. Pasażerowie już się do tego rozwiązania przyzwyczaili i chętnie sami otwierają sobie drzwi na przystankach. Wprowadzenie takiego zapisu wyeliminuje jakiekolwiek wątpliwości dotyczące tego, kiedy powinien obowiązywać tzw. „ciepły/chłodny guzik", a kiedy nie.
3. Oprócz zakazu palenia papierosów, wprowadzony również został zakaz używania tzw. e-papierosów. Zawierają one także pewną ilość nikotyny oraz – opcjonalnie – różne substancje zapachowe, co dla części pasażerów może być uciążliwe. Do ZTM docierały w tej sprawie skargi do pasażerów. Ponadto, warto dodać, że warszawski ZTM nie jest prekursorem w tej dziedzinie. Taki zapis funkcjonuje np. w regulaminie w Poznaniu.

ZWROTY NALEŻNOŚCI ZA BILETY

Do regulaminu został także dopisany rozdział 2, który wprowadza możliwość ubiegania się przez pasażera o zwrot należności za bilet w przypadku opóźnień pociągów SKM. Pasażer będzie mógł się ubiegać o zwrot w sytuacji, gdy pociąg spóźni się powyżej 60 minut. Jest to spełnienie obowiązku wynikającego z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Rozporządzenie WE nr 1371/2007 z 23.10.2007 roku)

Posiadacze biletów 3-dniowych będą mogli ubiegać się o zwrot w wysokości 1/6 wartości biletu. Pasażerom posługującym się biletem 30-dniowym przysługiwać będzie zwrot w wysokości 1/60 wartości biletu za każde opóźnienie. Posiadacze biletów 90-dniowych będą mogli się ubiegać o zwrot 1/180 wartości biletu za każde opóźnienie. Możliwość ubiegania się o zwrot, w wysokości 1/730 wartości biletu za każde opóźnienie, będą mieli również pasażerowie korzystający z Biletu Seniora.

Zwroty będą możliwe po przekroczeniu progu minimalnego w wysokości 4 euro w przeliczeniu na polskie złote (według kursu NBP w ostatni dzień miesiąca poprzedzającego wniosek pasażera). Wnioski będą rozpatrywane w terminie 30 dni od daty złożenia.

PROBLEMY Z TERENEM BLOKUJĄ BUDOWĘ PARKINGÓW

Budowa planowanych parkingów w systemie Parkuj i Jedź w Wesołej i Rembertowie oddala się w czasie. Główną przyczyną wstrzymania prac przygotowawczych do realizacji tych inwestycji są problemy z gruntami, na których miały powstać te obiekty.

W przypadku planowanego parkingu w Rembertowie trudności „terenowe" wynikają przede wszystkim z protestów mieszkańców dzielnicy zrzeszonych w Społecznym Komitecie Zagospodarowania Centrum Rembertowa. Mimo licznych prób merytorycznej rozmowy, przedstawicielom ZTM nie udało się dojść z nimi do porozumienia. Warto dodać, że mimo rozwiązania (przez PKP S.A.) umowy z obecnym najemcą terenu przeznaczonego pod parking – Komisem Meblowym, firma nie chce się stamtąd wyprowadzić. Wszelkie próby eksmisji kończyły się niepowodzeniem. Sprawa trafiła do sądu. Z tego powodu wszelkie działania zmierzające do kupna tego terenu przez miasto zostały wstrzymane.

Niestety problemem P+R w Rembertowie jest również jego lokalizacja, parking powinien powstać po drugiej stronie torów, gdzie byłby łatwy dojazd z odległych obszarów Rembertowa, jak i z Zielonki, Ząbek czy Kobyłki a nawet Sulejówka i Wesołej. Takim terenem miasto nie dysponuje. Pomimo licznych prób pozyskania go od PKP nie udało się.



W przypadku planowanego parkingu P+R Wesoła w grę również wchodzą problemy z terenem. Są one jednak zupełnie innej natury. Zarządca infrastruktury kolejowej – spółka Polskie Linie Kolejowe, otrzymała decyzję środowiskową dotyczącą rozbudowy Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego. W ramach tej inwestycji dobudowane mają zostać dwa dodatkowe tory kolejowe na biegnącej przez Wesołą linii. Jeden z torów przebiegać ma przez teren, na którym miał powstać parking. Spowodowałoby to w przyszłości konieczność rozebrania wybudowanego obiektu. Z tego powodu ZTM rozwiązał umowę z projektantem parkingu.

Biuro Rozwoju Miasta, mając na uwadze powyższe fakty, przedstawiło miejskiemu Zespołowi Koordynacyjnemu wniosek o odłożenie w czasie budowy tych parkingów oraz o powiększenie już istniejącego parkingu P+R Metro Stokłosy.

Pisząc o parkingach warto jednak wspomnieć, że ZTM podejmuje działania zmierzające do lokalizacji kolejnych parkingów przy przystankach kolejowych w obrębie Warszawy. Przygotowywany jest obecnie trzeci etap budowy systemu P+R. Brane są pod uwagę lokalizacje parkingów przy przystankach kolejowych na terenie Białołęki i Ursynowa.

W Białołęce rozważane są dwie lokalizacje: przy przystanku Warszawa Żerań oraz przy przystanku Warszawa Płudy. Parking na Żeraniu miałby być zlokalizowany na terenach przylegających do torów kolejowych pomiędzy linią osobową i ul. Marywilską. Mógłby to być parking jednopoziomowy, nawet na około 290 miejsc dla samochodów i około 100 dla rowerów.

Parking przy przystanku Warszawa Płudy mógłby zostać zlokalizowany po obu stronach linii kolejowej Warszawa – Działdowo, pod wiaduktem. Mógłby to również być obiekt jednopoziomowy. Na parkingu mogłoby się zmieścić ok. 150 samochodów i około 80 rowerów.

Na Ursynowie planowana jest budowa parkingu przy przystanku osobowym Warszawa Jeziorki. Mógłby on powstać po wschodniej stronie torów kolejowych, przy skrzyżowaniu linii kolejowej Warszawa – Radom z ul. Karczunkowską. Zmieścić by się mogło na nim ok. 250 samochodów osobowych i ok. 150 rowerów. Parking byłby jednopoziomowy.

Trwają prace przygotowawcze polegające na uzyskaniu decyzji administracyjnych. Realizacja inwestycji mogłaby się rozpocząć po pozyskaniu na ten cel funduszy unijnych, w nowej perspektywie budżetowej UE.

PROSTO NA TARCHOMIN

Projekt „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin" jest realizowany. I to z zachowaniem pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko. Czas trwania tych czynności zależy od wielkości i stopnia skomplikowania projektu. A jak powszechnie wiadomo, Tramwaj na Tarchomin do tych najprostszych nie należy, między innymi ze względu na przebieg części trasy w pobliżu obszaru chronionego Natura 2000 oraz protesty mieszkańców. Jednak konsekwentnie zmierzamy do celu, a tory nadal wiodą na Tarchomin...

Warto przypomnieć, że ZTM już w 2011 roku posiadał komplet wymaganych decyzji administracyjnych potrzebnych do budowy linii tramwajowej. W wyniku protestów mieszkańców Winnicy zostały one jednak uchylone i przekazane do ponownego rozpatrzenia.



15 lipca 2011 roku – rok po złożeniu odwołań - Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Warszawie uchyliło pierwszą decyzję ustalającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ul. Światowida i Projektowanej. W następstwie decyzji SKO, uchylona została również, wydana 29 czerwca 2011 roku, decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID). W związku z tym trzeba było wstrzymać przetarg na budowę pierwszego odcinka linii tramwajowej od mostu M. Skłodowskiej-Curie do pętli tramwajowej przy ul. Mehoffera.

Inwestycja ma zostać sfinansowana w całości z kredytu pochodzącego z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju – nota bene instytucji, dla których celem nadrzędnym jest interes społeczny oraz zgodność inwestycji z wszelkimi możliwymi przepisami ochrony środowiska. W tej sytuacji istniało więc zagrożenie, że umowa kredytowa może zostać wypowiedziana i trzeba będzie wcześniej spłacić zobowiązania. Żeby uniknąć powyższych zagrożeń oraz spełnić zastrzeżenia wynikające z decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, podjęto decyzję o ponownym przeprowadzeniu pełnej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Opracowanie nowej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powierzono grupie ekspertów - spółce EKKOM z Krakowa. Uwzględniono w nim wszystkie uwagi i zastrzeżenia Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Na potrzeby nowego raportu opracowano koncepcje projektowe przebiegu wariantowych tras, zaktualizowano mapy, przeprowadzono niezbędną inwentaryzację istniejącego stanu zieleni, uzbrojenia terenu oraz własności nieruchomości, które w trakcie realizacji prac projektowych często ulegają podziałom i zmianom w ewidencji gruntów.

W maju br. ostateczna wersja raportu złożona została w Biurze Ochrony Środowiska, celem przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. 31 sierpnia br. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzgodnił ponownie realizację przedsięwzięcia według wariantu inwestorskiego, natomiast 14 września swoją pozytywną opinię wydał Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny.

W dniach 24 września – 15 października br. przeprowadzono konsultacje społeczne, w ramach których zainteresowane osoby mogły zapoznać się z dokumentacją sprawy oraz składać swoje wnioski i uwagi. Uwagi złożyli m.in. mieszkańcy Winnicy, stowarzyszenia „Zielone Mazowsze" i „Światowid" oraz radny dzielnicy Białołęka. W związku ze złożonymi uwagami oraz zmianą rozporządzenia dotyczącego dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, ZTM - w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa wystąpienia konfliktów i odwołań od przyszłej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - postanowił do końca listopada 2012 roku, wykonać autokorektę raportu i przekazać ją organowi prowadzącemu postępowanie do ponownej oceny.

Linia tramwajowa zostanie wybudowana na terenach o gęstej zabudowie, a najwięcej dyskusji wywołuje przebieg trasy pomiędzy ul. Dzierzgońską i ul. Modlińską. Zaproponowano tam trzy różne warianty przebiegu trasy, które mają zarówno licznych zwolenników, jak i przeciwników. Wariant preferowany przez inwestora (zgodny z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP)), daje możliwość stworzenia najbardziej spójnych i racjonalnych rozwiązań komunikacyjnych. Zaproponowano także alternatywny ze względów technicznych tzw. Wariant Społeczny, którego zwolennikiem jest stowarzyszenie „Zielone Mazowsze", kilku właścicieli nieruchomości, po terenie których przebiega wariant inwestora oraz radny Białołęki. Trzeci wariant – najkorzystniejszy dla środowiska – zakłada budowę samej linii tramwajowej, a jego zwolennikiem jest stowarzyszenie ekologiczne „Światowid". Niestety, w tym ostatnim przypadku nie można skorzystać ze „specustawy", co znacznie wydłużyłoby inwestycję.

Tak dokładne przygotowanie dokumentacji, która spełnia wszystkie restrykcyjne wymogi środowiskowe, pozwoli na sprawną realizację tego przedsięwzięcia. Przetarg na budowę odcinka do Mehoffera powinien zostać ogłoszony w drugim kwartale 2013 roku, a pierwszy tramwaj, co najmniej do pętli Mehoffera, pojedzie wiosną 2014 roku.

ABECADŁO W AUTOBUSIE



NAJPIERW ODROBINA TEORII, A PÓŹNIEJ MNÓSTWO ZABAWY W… AUTOBUSIE. TAK ŻEBY KOMUNIKACYJNA PRAKTYKA – KASOWANIE BILETÓW, KORZYSTANIE Z CIEPŁEGO GUZIKA CZY ZATRZYMYWANIE POJAZDÓW – NIE SPRAWIAŁA JUŻ ŻADNYCH PROBLEMÓW. OD 24 PAŹDZIERNIKA BR. W SZKOŁACH PODSTAWOWYCH W WAWRZE JEST PROWADZONA TRZECIA EDYCJA EDUKACYJNEGO PROJEKTU ZTM. ABC BEZPIECZEŃSTWA ZBIERA ENTUZJASTYCZNE RECENZJE, A DO ORGANIZATORÓW SPŁYWAJĄ LICZNE PODZIĘKOWANIA OD UCZNIÓW I NAUCZYCIELI.



Pierwszaki uczą się prawideł bezpiecznego i kulturalnego zachowania w komunikacji. Oczekiwania na pojazd, wsiadania, kasowania biletu, przemieszczania się w pojeździe i wysiadania. Bezpośrednio w autobusie, który podjeżdża pod daną szkołą.

Zajęcia są prowadzone przez instruktorów - kontrolerów ZTM, mających duże doświadczenie w pracy z dziećmi.

Uczestnicy otrzymują materiały edukacyjne, m.in. książeczkę, w której Pan Bilecik tłumaczy, jak bezpiecznie podróżować komunikacją w stolicy.

Autobus w br. odwiedził już szkoły podstawowe nr 138, nr 195, nr 109 i nr 76, a w przyszłym zawita do SP nr 216, SP nr 86, SP nr 140, SP nr 128, SP nr 124, SP nr 218 i SP nr 204.

SPECJALNIE DLA NASZYCH CZYTELNIKÓW FOTOREPORTAŻ Z ZAJĘĆ PRZEPROWADZONYCH 16 LISTOPADA W SP NR 76.









...I KRÓTKA ROZMOWA Z JEDNYM Z PROWADZĄCYCH – KONTROLEREM MARIANEM WALENTYNOWICZEM.

Miny wsłuchanych i wpatrzonych maluchów świadczą o tym, że skutecznie przyciągnął Pan ich uwagę – czym?
Nauczanie jest najbardziej efektywne, jeśli przynosi radość. Dlatego prowadzę zajęcia poprzez zabawę. Są nawet zadania ruchowe. Dzieci bawią się w kontrolerów, gapowiczów i wzorowych pasażerów. I zawsze wykazują duże zainteresowanie i zaangażowanie.

Ma Pan przygotowanie i doświadczenie w pracy z młodzieżą – proszę o tym opowiedzieć.
Od 25 lat pracuję jako nauczyciel muzyki. Moi uczniowie osiągają najwyższe laury w konkursach ogólnopolskich i międzynarodowych. Nauczanie to moja pasja.

Czy możemy powiedzieć, że pomysł, który został przeniesiony do Warszawy z Berlina nie tylko przyjął się w stolicy, ale zyskał poparcie nauczycieli?
Nie wiedziałem, że pomysł pochodzi z Berlina!

ABC Bezpieczeństwa to ciekawa inicjatywa ZTM. I nie jedyna. Kierownik Działu Kontroli Biletów Mariusz Śledziewski zainicjował np. zajęcia „Przyjemne i bezpieczne podróżowanie", które były prowadzone w przedszkolach i szkołach podstawowych w Warszawie, Piastowie i Piasecznie. Zajęcia cieszyły się dużym zainteresowaniem.

Mogę zdradzić, że w rolę Bilecika wcielał się sam kierownik...

Celem tych lekcji jest nauczenie, jak bezpiecznie i zgodnie z regułami podróżować po mieście, czy – wg Pana - możemy mówić o wymiernych efektach tych lekcji?
Nie ma lepszej metody od nauczania przez działanie. Pod koniec zajęć zawsze sprawdzam wiedzę uczniów i zdają ten egzamin na „szóstkę". Niektórzy chcą jeszcze raz uczestniczyć w tego typu wycieczce-lekcji.



PRZYJEŻDŻAJĄ AŻ Z ZAGRANICY

Coraz głośniej o „Warszawskiej Linii Edukacyjnej", która przyciąga rzesze warszawskich i podwarszawskich uczniów oraz... gości zagranicznych. 16 listopada lekcjom prowadzonym bezpośrednio w tramwaju przyglądało się z zainteresowaniem dziewięciu nauczycieli z Wielkiej Brytanii i Holandii.

Inicjatywa edukacyjna Zarządu Transportu Miejskiego, Tramwajów Warszawskich, Komendy Stołecznej Policji oraz Warszawskiej Grupy Wysokościowej S12 cieszy się olbrzymim zainteresowaniem. W trzech poprzednich edycjach wzięło udział ponad 4 tysięcy dzieci, a w obecnej zaplanowano aż 66 lekcji dla ponad 2 tysięcy uczniów (IV edycja rozpoczęła się 14 września br. i zakończy się 21 czerwca 2013 roku). Nic dziwnego, że wieść o niej przekroczyła już granice naszego miasta i kraju.

16 listopada na tramwajowej lekcji, w której brała udział klasa 2a ze Szkoły Podstawowej nr 42. im. K.I. Gałczyńskiego pojawili się nauczyciele z Wielkiej Brytanii i Holandii z Cockburn School, Westwood Primary School I Middleton Primary School: David Gurney, Peter Nuttall, Victoria Smith, Zoe





Adams, Frances Bowman, Stephen Little, Samantha Williams, Stephen Wilson i Neville Gill. Warszawskie zajęcia bardzo im się podobały i goście będą chcieli wprowadzić podobne w miastach, w których nauczają.

Młodzież podczas piątkowych przejażdżek poznaje zasady bezpiecznego podróżowania komunikacją, konsekwencje grożące za nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących w komunikacji miejskiej, np. za brak ważnego biletu na przejazd, czy niszczenie mienia. Uczy się udzielania pierwszej pomocy i prawidłowych reakcji na zdarzenia zagrażające życiu i zdrowiu człowieka. Praktyczną część zajęć prowadzą pracownicy nadzoru ruchu TW oraz policjanci z Komendy Stołecznej Policji, natomiast ratownicy z Warszawskiej Grupy Wysokościowej s12 prowadzą zajęcia dotyczące pierwszej pomocy.

Każdy uczestnik czwartej edycji Warszawskiej Linii Edukacyjnej otrzymuje zestaw ratunkowy do udzielania pierwszej pomocy, pamiątkowy bilet, kamizelki odblaskowe oraz interesujące materiały edukacyjne – specjalny folder i plan lekcji z Panem Bilecikiem, podróżującym komunikacją miejską.

Więcej na stronie: www.warszawskaliniaedukacyjna.pl.

UWAŻAJ NA ZŁODZIEI

W OKRESIE PRZEDŚWIĄTECZNYM NIE PRÓŻNUJĄ... POJAWIAJĄ SIĘ W AUTOBUSACH, TRAMWAJACH, METRZE I CENTRACH HANDLOWYCH, BY POZBAWIĆ PASAŻERÓW PIENIĘDZY, KART KREDYTOWYCH I DOKUMENTÓW. DLATEGO CO ROKU – WSPÓLNIE Z POLICJĄ W RAMACH KAMPANII „NIE DAJ SIĘ ZŁOWIĆ NA ŚWIĘTA" – PRZYPOMINAMY O KONIECZNOŚCI ZACHOWANIA WYJĄTKOWEJ OSTROŻNOŚCI PRZED ŚWIĘTAMI.

Zbliżające się święta Bożego Narodzenia to czas zwiększonej aktywności kieszonkowców, którzy wykorzystując nasze roztargnienie, a często również nieuwagę dokonują kradzieży. Dlatego corocznie Zarząd Transportu Miejskiego wraz z Komendą Stołeczną Policji przypominają warszawiakom o konieczności zachowania większej ostrożności.

Kampania rozpocznie się 12 grudnia. W Punktach Obsługi Pasażerów ZTM oraz w stołecznym taborze pojawią się specjalne plakaty z poradami, na co należy zwrócić uwagę podczas podróży komunikacją lub pobytu w zatłoczonych miejscach. O akcji będą informowały również spoty emitowane na antenie TVP Warszawa.

ztm

zakochaj się w Warszawie bezpiecznej

PLN

NIE DAJ SIĘ ZŁOWIĆ NA ŚWIĘTA

NUMERY ALARMOWE - 112, 997

- Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą
- Nie pokazuj zawartości portfela
- Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę
- Nie noś portfela w tylnych kieszeniach spodni
- Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania

RDC POLSKIE RADIO

tvn warszawa

Złodzieje kieszonkowi działają zarówno w pojedynkę, jak i w grupach, przeważnie dwu-, trzyosobowych. „Robotnik" dokonuje kradzieży i zazwyczaj ma najwyższe kwalifikacje z grupy. „Tycer" typuje przyszłą ofiarę, zasłania robotnika i jego rękę. „Świeca" prowadzi obserwację i rozpoznaje przebywających w rejonie kradzieży policjantów. Natomiast „konik" przyjmuje od robotnika skradzione przedmioty i odchodzi w bezpieczne miejsce.

Podczas kradzieży wykorzystują swoje umiejętności manualne („gołа" ręka, skalpele, sprężyny) oraz pośpiech, niefrasobliwość i roztargnienie ofiar. Metody ich „pracy" zwykle różnią się, w zależności od doświadczenia i okoliczności. Można ich spotkać w sklepach, pojazdach komunikacji miejskiej i na dworcach kolejowych.

Do podstawowych metod działania zalicza się:
- **„na podsiad" – podczas wsiadania i wysiadania ze środków transportu miejskiego,**
- **„na mijankę" – w dużym tłoku, mijając się ze stojącymi lub przechodzącymi obok osobami,**
- **„na przewieszkę" – wykorzystując elementy garderoby przewieszone przez rękę do ukrycia faktu kradzieży,**
- **„na kosę" – kradną przecinając kieszeń, torebkę, siatkę.**

Zachęcamy pasażerów do przestrzegania kilku podstawowych zasad bezpieczeństwa.
- **Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą.**
- **Nie eksponuj zawartości portfela.**
- **Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę.**
- **Nie noś portfela w tylnych kieszeniach spodni.**
- **Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania.**

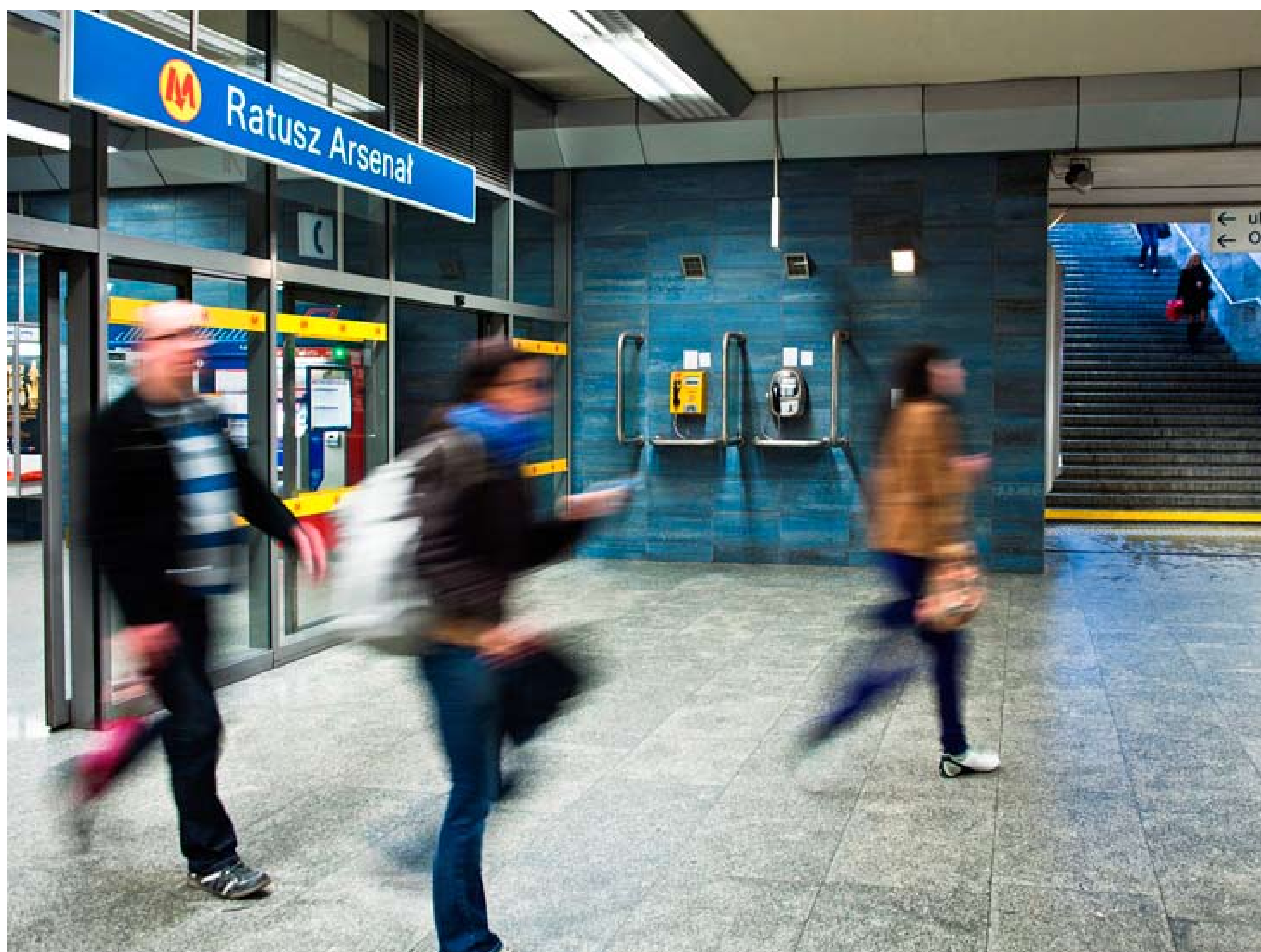
Organizatorami kampanii „Nie daj się złowić na święta" są: Zarząd Transportu Miejskiego i Komenda Stołeczna Policji, a partnerami medialnymi TVN Warszawa i Radio Dla Ciebie.



KOMUNIKACJA „KROK PO KROKU" I „OD KUCHNI"

KORZYSTANIE Z KOMUNIKACJI, TAK JAK NIEMAL WSZYSTKO, WYMAGA WIEDZY I PRAKTYCZNYCH UMIEJĘTNOŚCI. TRZEBA WIEDZIEĆ, JAKI BILET KUPIĆ, GDZIE MOŻNA GO OTRZYMAĆ, JAKIMI ŚRODKAMI TRANSPORTU DOJEDZIEMY DO CELU, JAK SIĘ DO NICH DOSTAĆ, ILE CZASU NAM TO ORIENTACYJNIE ZAJMIE I GDZIE NALEŻY SIĘ PRZESIĄŚĆ. TRZEBA ZNAĆ ZARÓWNO ZAPISANE, JAK I UMOWNE NORMY OBOWIĄZUJĄCE W PODRÓŻY ORAZ KONSEKWENCJE GROŻĄCE ZA NIEPRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW.

Jak zorganizowana jest komunikacja, dlaczego w jednych dzielnicach jeździ więcej autobusów i tramwajów niż w innych, jaką rolę w stolicy pełni komunikacja szynowa, jak ZTM zapewnia potrzebny tabor i jak tworzone są trasy autobusów i tramwajów? ZTM, jako organizator komunikacji w Warszawie, chce przybliżyć pasażerom wiedzę o tych wszystkich zagadnieniach. „Krok po kroku" i „od kuchni". W przystępny i atrakcyjny sposób. Pod wspólnym tytułem „Akademia Pasażera".



Artykuły, skierowane do różnych grup odbiorców zostały podzielone tematycznie na „Praktyczne wskazówki krok po kroku" oraz „Transport zbiorowy od kuchni". Co dwa tygodnie materiał z jednej lub drugiej serii, naprzemiennie, będzie publikowany na stronie ZTM, w specjalnie utworzonej, oddzielnej zakładce poświęconej temu projektowi, na firmowym profilu na Facebooku i w kolejnych numerach iZTM. Każdy z artykułów wzbogacają unikalne dane, zestawienia, wykresy i zdjęcia. Został również utworzony specjalny adres kontaktowy dla Czytelników (w zakładce kontakt – napisz do nas).

W najbliższych miesiącach, w ramach „praktycznych wskazówek" ukażą się m.in. artykuły o zasadach kontroli i głównych kanałach sprzedaży biletów ZTM, a w części „od kuchni" – materiały przybliżające problematykę planowania układu komunikacyjnego oraz tworzenia rozkładów jazdy.

W ramach Akademii Pasażera będzie można przeczytać także o zasadach bezpiecznego podróżowania, statusie przystanków, poszczególnych rodzajach biletów, biletomatach oraz wymaganiach stawianych przewoźnikom startującym w przetargach.

Specjalnie dla naszych Czytelników w bieżącym numerze iZTM publikujemy wywiad z pomysłodawcą Akademii Pasażera – Marcinem Kozoniem, kierownikiem Sekcji Planowania Strategicznego oraz pierwszą publikację. Zapraszamy do lektury, wyrażania opinii i przesyłania pomysłów na kolejne materiały.

ZAPRASZAMY DO ODKRYCIA NA NOWO STOŁECZNEGO TRANSPORTU



ROZMOWA Z MARCINEM KOZONIEM, KIEROWNIKIEM SEKCJI PLANOWANIA STRATEGICZNEGO.

Jest Pan pomysłodawcą nowego projektu ZTM nazwanego Akademią Pasażera? Jaki jest główny cel tego projektu?

Celem Akademii – jak każdego projektu mającego aspiracje edukacyjne – jest przekazanie wiedzy, która będzie przydatna w określonych sytuacjach. W odniesieniu do transportu publicznego jest również sporo informacji, które mogą okazać się przydatne naszym pasażerom. Są to zagadnienia związane nie tylko z zasadami bezpiecznego, łatwego i efektywnego korzystania z warszawskiej komunikacji miejskiej, ale również z kulisami jej organizacji. Celem Akademii jest także promocja transportu zbiorowego, jako nowoczesnego, atrakcyjnego i ekologicznego środka transportu, dostosowanego do potrzeb mieszkańców i turystów odwiedzających stołeczną metropolię.

Jaką wiedzą chcą się dzielić z pasażerami pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego? W jaki sposób będą prowadzone „zajęcia"?

Nie chciałbym, by zabrzmiało to prozaicznie, ale faktycznie pomysł na projekt i jego tematykę przyniosło samo życie. Punktem wyjścia było odniesienie się do popularnych pytań wątpliwości naszych pasażerów, wyrażanych w otrzymywanej korespondencji. Równolegle, pracując nad formułą projektu, skorzystaliśmy również z doświadczeń pracowników ZTM: np. obsługi mobilnych i stacjonarnych punktów informacyjnych, Infolinii, czy kontrolerów biletów. Pewne zagadnienia nasunęły się także w wyniku lektury forów internetowych oraz artykułów prasowych. Chcemy wyjść naprzeciw tym wszystkim mniej lub bardziej wyartykułowanym oczekiwaniom i zaoferować nową, interesującą

CHCEMY ZAOFEROWAĆ NOWĄ, INTERESUJĄCĄ FORMĘ DODATKOWEGO INFORMOWANIA O KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.

formę dodatkowego informowania o komunikacji miejskiej. Stawiamy przy tym na czystą informację, podaną w atrakcyjnej formie i „okraszoną" materiałem zdjęciowym oraz danymi statystycznymi. Podstawowym kanałem będą dwa naprzemienne cykle artykułów, przygotowanych pod merytoryczną opieką pracowników ZTM odpowiedzialnych za konkretną tematykę. Materiały będą publikowane na naszej stronie internetowej oraz na łamach iZTM. W efekcie każda osoba posiadająca dostęp do Internetu będzie mogła uczestniczyć w „zajęciach". Przy czym konotacje ze słowem „akademia" są tylko pewnym zasygnalizowaniem idei związanych z przekazywaniem wiedzy. Na pewno nie przewidujemy żadnego egzaminowania. Cel projektu jest przecież zupełnie inny...

Projekt jest skierowany do zróżnicowanego grona odbiorców...
Zdecydowanie tak! Z jednej strony mamy pasażerów zainteresowanych informacjami o podstawowych zasadach korzystania z komunikacji ZTM. W tym celu powstaje cykl „Praktyczne wskazówki krok po kroku". Z kolei „Transport od kuchni" to propozycja dla pasażerów, mediów oraz hobbystów, oczekujących bardziej szczegółowych informacji o sposobie funkcjonowania i organizacji transportu zbiorowego.

Jakie tematy będą poruszane w ramach Akademii Pasażera...



Pierwszy cykl będzie dotyczył praktycznych wskazówek korzystania z komunikacji. Krok po kroku podpowiemy, np. gdzie szukać informacji o naszej komunikacji, jak efektywnie zaplanować podróż i czytać rozkłady jazdy, bezpiecznie przewieźć rower lub gdzie szukać rzeczy pozostawionej w autobusie. W drugim cyklu zdradzimy wiele tajników transportowej kuchni, wskazując np. co decyduje o zakwalifikowaniu przystanku jako „na żądanie", jak planuje się linie komunikacyjne i przygotowuje się rozkłady jazdy. Opowiemy też m.in. o pracy centrali ruchu i dniu z życia kontrolera biletów. Oczywiście planowany zakres informacji jest szeroki i zróżnicowany – tak samo, jak różnorodni są nasi pasażerowie. Tematów jest sporo i liczymy, że dużo pasażerów znajdzie w nich interesujący dla siebie fragment.

Rozumiem, że słuchacze Akademii Pasażera będą mogli zgłaszać swoje uwagi i pomysły... Czy będzie można porozmawiać z osobami odpowiedzialnymi za projekt?
Oczywiście. Od początku interakcja była jednym z założeń projektu. Do bieżącej komunikacji został dostosowany formularz kontaktowy w naszym serwisie internetowym – została stworzona dodatkowa kategoria tematyczna dla e-maili odnosząca się do Akademii Pasażera. Z uwagi na swoją specyfikę bierzemy pod uwagę również media społecznościowe. Bardzo liczymy na opinie naszych pasażerów odnoszące się do projektu, jego formy i podejmowanej tematyki. Chcielibyśmy, by Akademia, oprócz wstępnie założonego programu, na żywo reagowała na zagadnienia będące w centrum zainteresowania pasażerów. Poza tym, w dłuższych odstępach, po opublikowaniu partii materiałów przewidujemy czaty internetowe z merytorycznymi pracownikami ZTM, dotyczące podejmowanych zagadnień.

Akademia właśnie wystartowała, dlatego zapraszamy wszystkich chętnych do wspólnego odkrywania na nowo stołecznego transportu zbiorowego. Liczymy na to, że projekt będzie się rozwijał w miarę rosnącego zainteresowania naszych pasażerów. W przyszłości nie wykluczamy zaś pozainternetowej odsłony tego projektu. Proszę trzymać za nas kciuki!

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI KROK PO KROKU
KOMPLEKSOWA INFORMACJA

OSOBY WYBIERAJĄCE I KORZYSTAJĄCE Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ OCZEKUJĄ NIE TYLKO PUNKTUALNOŚCI I KOMFORTU. POTRZEBUJĄ RÓWNIEŻ SZYBKIEJ I KONKRETNEJ ODPOWIEDZI NA WSZELKIE PYTANIA ZWIĄZANE Z PODRÓŻOWANIEM – INFORMACJI O ZMIANIE TRAS, ROZKŁADACH JAZDY, OBOWIĄZUJĄCEJ TARYFIE BILETOWEJ. W DOBIE POWSZECHNEGO POŚPIECHU LICZY SIĘ KAŻDA SEKUNDA... I KAŻDY PASAŻER... DLATEGO W ZTM FUNKCJONUJE WIELE RÓŻNYCH KANAŁÓW KOMUNIKACJI, TRADYCYJNYCH I ELEKTRONICZNYCH, A KAŻDY Z NASZYCH KLIENTÓW MOŻE LICZYĆ NA FACHOWĄ I KOMPETENTNĄ POMOC.



Możliwości kontaktu z ZTM jest wiele. Wystarczy zadzwonić na Infolinię lub wejść na stronę ZTM, by w kilka minut dowiedzieć się np. jak dotrzeć do celu i jaki środek transportu wybrać, o której odjedzie najbliższy autobus i tramwaj, gdzie należy się przesiąść, jak załadować i aktywować na karcie bilet kupiony przez Internet, jak dostać się do metra mając przy sobie tylko wirtualny bilet?

STRONA INTERNETOWA ZTM

Prawdziwa „kopalnia wiedzy" na temat funkcjonowania stołecznej komunikacji. Przejrzysta, funkcjonalna, wciąż rozbudowywana i co najważniejsze, na bieżąco aktualizowana. Dostępna w czterech wersjach językowych (niektóre zakładki są przetłumaczone również na język migowy) i w wersji na urządzenia mobilne. Codziennie korzysta z niej prawie 140 tys. internautów.

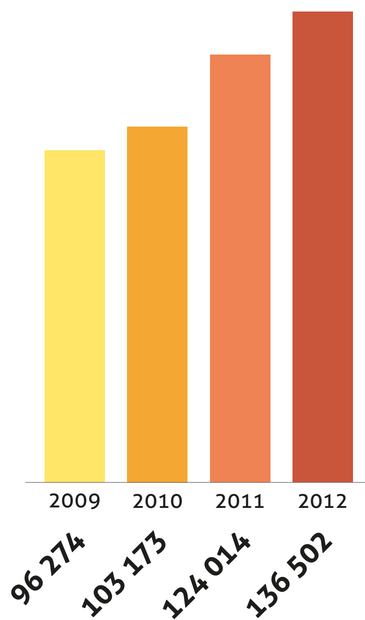
Na górze serwisu prezentowane są bieżące zmiany wraz z datą wprowadzenia w życie, a poniżej aktualności oraz informacje prasowe. W przypadku nagłej awarii aktualną sytuację i wprowadzane zmiany można śledzić na specjalnym żółtym pasku.

W zakładkach po lewej stronie pasażerowie znajdą m.in. rozkłady jazdy posegregowane według linii i przystanków (www.ztm.waw.pl/rozklad_nowy.php?c=182&l=1, www.ztm.waw.pl/rozklad_nowy.php?c=183&l=1), zmiany w kursowaniu linii, wszelkie niezbędne mapy i schematy (www.ztm.waw.pl/?c=198&l=1), informacje o taryfie biletowej (www.ztm.waw.pl/?c=110&l=1), sieci sprzedaży, możliwościach zakupu biletów przez Internet i telefony komórkowe (www.ztm.waw.pl/mock.php?c=174&l=1, www.ztm.waw.pl/?c=518&l=1) oraz obowiązujących przepisach – uprawnieniach do ulg, regulaminie przewozu osób i bagażu, zasadach kontroli i składania reklamacji oraz odwołań od wystawionych wezwań do zapłaty.

Studenci i turyści odwiedzający stolicę po raz pierwszy powinni koniecznie zapoznać się z zakładką informacje (www.ztm.waw.pl/?c=126&l=1), w której w przystępny i skrótowy sposób przedstawiono podstawowe zasady funkcjonowania i korzystania z warszawskiej komunikacji oraz odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania.

Dla osób interesujących się rozwojem transportu zbiorowego lekturą obowiązkową będzie „Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i

DZIENNA LICZBA WEJŚĆ NA STRONĘ (DANE UŚREDNIONE):



na lata kolejne" – najważniejszy dokument regulujący kwestie związane z komunikacją miejską w stolicy (www.ztm.waw.pl/?c=519&l=1). A miłośnicy historii powinni koniecznie zajrzeć do zakładki hobby (www.ztm.waw.pl/historia.php?c=83&l=1).

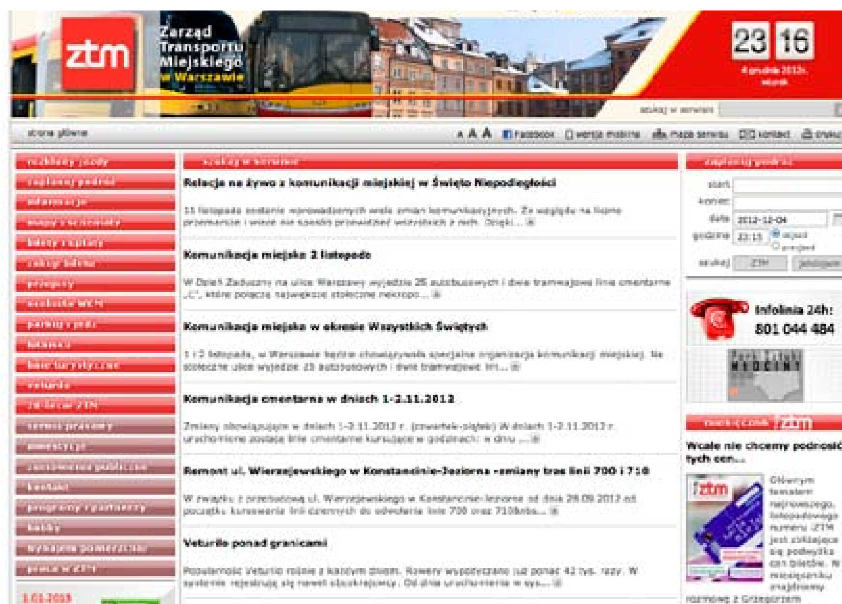
Na stronie można również znaleźć informacje o prowadzonych i planowanych inwestycjach, zamówieniach publicznych, Warszawskich Liniach Turystycznych, systemie wypożyczalni rowerowych Veturilo.

Warto odwiedzić zakładkę „kontakt", na której zamieszczono podpowiedzi dla pasażerów, w jaki sposób mogą załatwić niektóre formalności związane ze złożeniem odwołania, skargi czy wniosku. W tej zakładce umieszczono również główny formularz kontaktowy z ZTM.

stronie www.ztm.waw.pl - w zakładce „zaplanuj podróż", została wprowadzona dzięki udziałowi ZTM w unijnym projekcie CAPRICE, realizowanym w ramach programu INTERREG IVC. Dostawcą technologii jest firma HaCon z Hanoweru.

Za jej pomocą można wyszukiwać połączenia, w tym również kolejowe (zintegrowane rozkłady SKM, WKD i KM) między dwoma wybranymi przystankami komunikacji miejskiej lub miejscami wybranymi na mapie, wybrać datę i środek transportu, określić czas oczekiwania na przesiadkę lub liczbę przesiadek. Osobisty rozkład jazdy można wygenerować w postaci pliku PDF.

Pasażer otrzymuje kilka propozycji połączeń, które może rozwijać klikając w strzałki obok wariantów połączeń. Oprócz części opisowej, po prawej



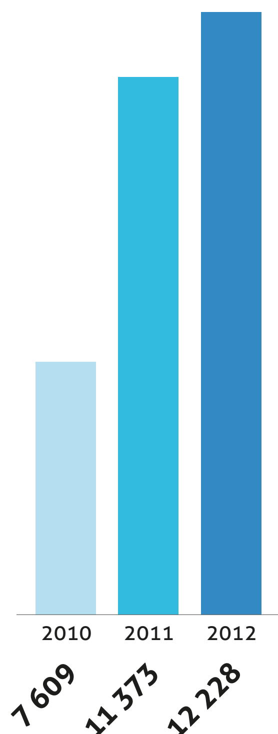
Największym zainteresowaniem internautów cieszą się oczywiście rozkłady jazdy, odwiedza je od 70 do 80 procent osób wchodzących na stronę ZTM. Pasażerowie śledzą uważnie także „ostatnie zmiany" w komunikacji.

WYSZUKIWARKA POŁĄCZEŃ

Nowoczesna wyszukiwarka połączeń komunikacyjnych znacznie ułatwia podróżowanie po aglomeracji warszawskiej i nie tylko (można sprawdzić także naziemne i lotnicze połączenia między partnerami wchodzącymi w skład grupy EU-Spirit, czyli niektórymi niemieckimi landami, krajami skandynawskimi, Holandią i Luksemburgiem). Wyszukiwarka, dostępna na stronie wyświetla się mapka z przebiegiem trasy i przystankami – ich nazwy pojawią się po najechaniu kursorem na wybrany punkt. Dodatkowa opcją, dostępną tylko w części dotyczącej komunikacji w aglomeracji warszawskiej, jest wyświetlanie ceny biletu dla danego połączenia. Wyszukiwarka kontroluje, czy podróż odbywa się tylko w jednej czy też dwóch strefach i informuje, jakie bilety są potrzebne podróżnemu.

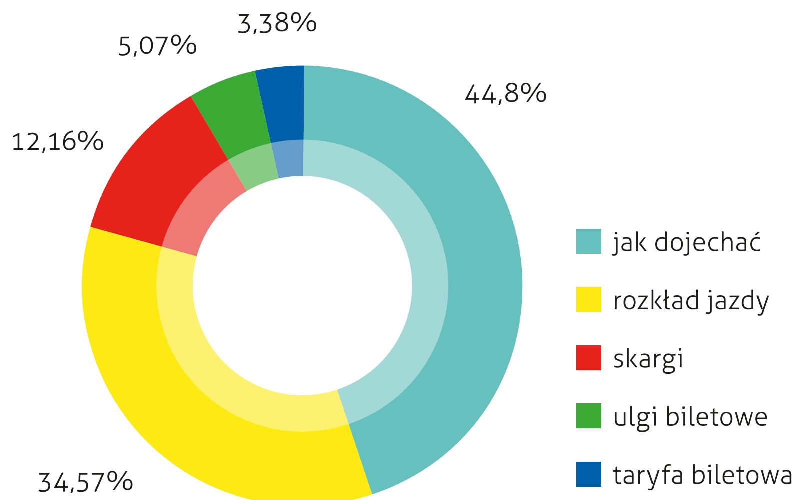
Liczba osób korzystających z „planera podróży" systematycznie wzrasta, obecnie to już około 10 proc. osób, odwiedzających stronę ZTM.

Trwają prace nad nową, udoskonaloną wersją wyszukiwarki.



WYSZUKIWARKA POŁĄCZEŃ – DZIENNA LICZBA ZAPYTAŃ

Z INFOLINII ZTM W 2012 ROKU KORZYSTAŁO CO MIESIĄC PRAWIE 25 TYSIĘCY PASAŻERÓW. NAJCZĘŚCIEJ PYTALI O NASTĘPUJĄCE KWESTIE



INFOLINIA

Infolinia jest dostępna przez całą dobę pod numerem 801-044-484 (dla telefonów zarejestrowanych w zagranicznych sieciach stacjonarnych i komórkowych pod numerem 00 48 22 278). Pasażerowie mogą skorzystać z dwóch opcji - połączyć się z konsultantami lub skorzystać z usług automatycznego portalu głosowego, by uzyskać informacje o rozkładach jazdy, trasach i połączeniach, zmianach w komunikacji, cenach biletów i obowiązujących ulgach. Za pośrednictwem Infolinii można również złożyć skargę na prowadzących pojazdy lub funkcjonowanie komunikacji (klimatyzacja, ogrzewanie, spóźnienia).

Korzystając z portalu głosowego należy posłużyć się odpowiednią komendą: rozkład jazdy (trzeba podać datę i godzinę podróży, numer linii i nazwę przystanku), jak dojechać, zgłoszenie skargi, taryfa przewozowa, ulgi biletowe lub aktualności (bieżące informacje o remontach, zmianach w rozkładzie jazdy). Można również podać komendę: połącz z konsultantem lub podczas rozmowy wcisnąć dowolny klawisz na klawiaturze telefonu.

PUNKTY OBSŁUGI PASAŻERÓW ZTM

Zwolennikom tradycyjnego, bezpośredniego kontaktu polecamy Punkty Obsługi Pasażerów ZTM. Do dyspozycji pasażerów jest obecnie jedenaście placówek. Co miesiąc odwiedza je ponad 60 tys. osób.

Oprócz spraw związanych z kodowaniem, zwrotem, zakupem biletów od pracowników punktów można uzyskać informacje na tematy związane z obowiązującymi przepisami, taryfą biletową, złożeniem wniosku lub skargi. Pasażerowie dowiedzą się również, jak dojechać do celu podróży, jakie rozkłady obowiązują na liniach, z których codziennie korzystają, jakie dokumenty są potrzebne do uzyskania bezpłatnych przejazdów.

W POP-ach są również dostępne wszelkie materiały informacyjne i promocyjne wydawane przez ZTM (mapki, foldery itp.).



FIRMA TO LUDZIE – PAMIĘTAJMY O WSZYSTKICH, A PASAŻER KRÓLEM – SZANUJMY WSZYSTKICH!

– MÓWI **GRZEGORZ DZIEMIESZCZYK**, CZŁOWIEK PRZED KTÓRYM ZTM NIE MA TAJEMNIC, PRZEZ WIELE LAT SZEF DZIAŁU ORGANIZACJI PRZEWOZÓW, OD ROKU DYREKTOR PIONU HANDLOWEGO.



Kiedy w iZTM z grudniu 2011 roku tworzyliśmy kolumnę „Z kart historii ZTM" zamieściliśmy rozmowy z pierwszym i obecnym dyrektorami. Pan Grzegorz Dziemieszczyk niewątpliwie w gronie pracowników-założycieli jest osobą, która ma gigantyczną wiedzę, a obecnie odpowiada za bardzo ważny w działalności firmy Pion Handlowy. Dlatego postanowiliśmy, że to właśnie On będzie „niejako zamykał" naszą jubileuszową kolumnę.

I nasze pierwsze pytanie jest takie: co chciałby Pan dopisać do „z kart historii ZTM"?

Po lekturze „Z kart historii ZTM" zabrakło mi przede wszystkim jednego dużego podziękowania dla tych wszystkich, którzy razem - od początku, a potem z tymi, którzy dołączali do firmy – tworzyli zręby komunikacji warszawskiej – nie tylko ZTM-u, który miał realizować określone zadania i projekty. Cała warszawska komunikacja rozwijała się wraz z tymi ludźmi. W różnych momentach - choć było raz lepiej, raz gorzej, zawsze warto jednak szukać pozytywów. I wielu z nas to właśnie robiło, za to warto wszystkim podziękować.

Zabrakło mi również w tej historii – i chyba warto to nadrobić - pionu inwestycji, który też ma kilka lat udziału w tym dwudziestoleciu. Jakby wszyscy o tym zapomnieli, ale kilka wielkich inwestycji zostało zrealizowanych. Specjaliści z tego pionu panowie Chęć, Chołderny czy dyr. Główka mogą wiele powiedzieć na temat budowy metra i problemów z tym związanych, budowy parkingów P+R. Zostało zmodernizowanych wiele pętli. To, co dla nas przewozowców było problemem w latach 90. ubiegłego wieku, czyli degradacja pętli po powstaniu pionu inwestycji udało się rozwiązać. Istotną rolę, choć mówiąc językiem filmowców drugoplanową odgrywa też Pion

DZIAŁY PODSTAWOWE (P I H) SĄ ZAWSZE NA PIERWSZEJ LINII, PRACUJĄ TAM OSOBY, KTÓRE STYKAJĄ SIĘ BEZPOŚREDNIO Z PASAŻERAMI. NIE MOŻNA JEDNAK ZAPOMINAĆ O KOMÓRKACH, BEZ KTÓRYCH TRUDNO BYŁOBY REALIZOWAĆ PRAWIDŁOWO ZADANIA ZTM-U.

TRZEBA PRZYJĄĆ ZASADĘ I WPAJAĆ JĄ OD NAJNIŻSZEGO SZCZEBLA – PASAŻER JEST KRÓLEM, A MY PEŁNIMY TYLKO ROLĘ SŁUŻEBNĄ W ZAKRESIE REALIZACJI JEGO POTRZEB PRZEWOZOWYCH. WEDŁUG MNIE, WŁAŚNIE TO JEST NAJWAŻNIEJSZE WYZWANIE NA NASTĘPNE 20 LAT.

Finansowy. Bez pań lubiących cyferki i ciągłe modyfikacje naszych planów trudno byłoby coś wybudować, sprzedać czy kupić. Warto o tych ludziach też pamiętać, nie tylko o przewozach i biletach.

Rozumiem, że na tych kartach historii ZTM pokazywaliśmy tych, co spędzili w firmie 20 lat – ale i tak nie pokazaliśmy wszystkich. Warto wspomnieć o ludziach w działach, które ja nazywam działami służebnymi, Działy podstawowe (P i H) są zawsze na pierwszej linii, pracują tam osoby, które stykają się bezpośrednio z pasażerami. Nie można jednak zapominać o komórkach, bez których trudno byłoby realizować prawidłowo zadania ZTM-u. Myślę tutaj np. o Dziale Zamówień Publicznych. W 1994 roku została wprowadzona ustawa o zamówieniach publicznych i od tego czasu taka komórka funkcjonuje w firmie. Warto pamiętać o działaniach komórek promocji i marketingu, kadrowcach i prawnikach.

Mam jeszcze jedną refleksję po przejrzeniu tych kolumn wspomnieniowych – zbyt mało w nich było o kontrolerach – mówił o tym pierwszy szef ZTM. Wśród 200 osób w pierwszym roku funkcjonowania ZTM większość stanowili kontrolerzy. Są tacy, którzy od 20 lat pracują, niedawno żegnaliśmy przechodzącego na emeryturę pana Senewalda. Dział Kontroli Biletów nie jest lubiany przez pasażerów. I trudno się dziwić, że tak jest. Niestety, ta praca jest trudna i ciężka. Trzeba ją uszanować. Jak przechodziłem rok temu do Pionu Handlowego też miałem obawy dotyczące kontrolerów - przez te 20 lat powszechna była opinia o ich łapówkarstwie – obalaliśmy i obalamy te mity, w ciągu ostatnich lat nie było ani jednego potwierdzonego oskarżenia w tej sprawie.

Była jeszcze na początku druga duża grupa – fajnie mówiła o niej Ala Szewczyk. To grupa nadzoru ruchu – czyli dział kontroli ruchu, potem sekcja nadzoru ruchu w moim dziale, a teraz dział nadzoru przewozów. Bo nadzór to nie tylko kontrola jakości. To przede wszystkim reagowanie na to, co dzieje się na mieście – na bieżąco: naprawianie szkód po awarii, wypadku, reakcja na tysiące różnych codziennych zdarzeń. Na tę grupę pracowników pasażerowie reagują mniej negatywnie niż na kontrolerów, ale ich działanie też wywołuje złość i narzekania, jak wstrzymują przejazd, zmieniają trasy. Im również należą się szczególne podziękowania.

Pamiętajmy o wszystkich - ja od połowy lat 90. mówię o tym, że np. politycy często zapominają, że nie wystarczy wybudowanie drogi, trzeba ją jeszcze utrzymać. Tak samo jest z komunikacją, jej infrastrukturą, taborem, codzienną obsługą i o to utrzymanie w należytym stanie dbają ludzie. Zadań ZTM-owi przybywało i nadal rozwija się. Wraz z zadaniami zmieniała się struktura i przybywało ludzi. Warszawa też rosła – zmiana stołecznego pejzażu dla mnie najbardziej widoczna była w rejonie stacji metra Kabaty, z której w 1995 roku wychodziło się... w błoto.

Proszę powiedzieć, jakie uczyniliśmy kroki milowe w organizacji komunikacji miejskiej w ciągu minionych 20 lat.

Mówili o nich prawie wszyscy. Ale nikt nie powiedział, że dużym krokiem, nawet skokiem jakościowym, było powstanie organizatora komunikacji, czyli ZTM-u. Potem uruchomienie metra – długo budowano, ale udało się Wdrożenie systemu karty miejskiej. System biletowy dwa razy przeżywał rewolucję – twórcą pierwszej tuż przed powstaniem ZTM był m.in. Piotr Izdebski. Cena biletów była wynikiem skomplikowanych przeliczników. Natomiast wtedy powstał pomysł, że jeden przejazd na podstawie biletu okresowego ma być istotnie tańszy od biletu jednorazowego. Fajne ulotki zaprojektował wówczas Piotr Izdebski – „Strzał w dziesiątkę", a na niej tarcza i bilet miesięczny. Druga rewolucja miała miejsce w roku 2001 – było to przejście na system elektroniczny. Do dziś dobrze sprawdzają się oba rozwiązania.

Dla mnie ważnym krokiem milowym było powstanie kolei miejskiej – jest jedyna w Polsce do tej pory. Nikt w te ślady nie poszedł. SKM w ostatnich 6 latach bardzo rozwinęła się. Równolegle z nią wspólny bilet.

Trzeba pamiętać także o mniejszych krokach milowych, które przybliżyły pasażera do komunikacji, a komunikacja stała się przyjaźniejsza. To z pewnością Infolinia – kiedyś pracowała od

9 do 15 korzystając tylko z jednego aparatu telefonicznego. A obecnie ilość rozmów w porównaniu z tym, co było na początku to skok milionowy. Kolejny pomysł warszawski to POP-y. Jest ich w stolicy już kilkanaście, inne miasta mają 1-2 punkty. A sieć ciągle jest rozszerzana. Wreszcie rozkłady jazdy – wszystkie przystanki i wszystkie kursy. Reasumując – małe kroki za małe pieniądze, a efekt duży.



Jakie wyzwania czekają ZTM w następnym 20-leciu?
Przede wszystkim utrzymanie tego, co już udało się zrobić, żeby tego nie stracić. Bo, niestety zdarzają się lata kryzysu, i wtedy najłatwiej ciąć z dużego kawałka, a komunikacja to ciągle jedna z największych pozycji budżetu miasta. Dlatego trzeba to wszystko tak organizować, aby uzyskać jak najlepszy efekt dla pasażera przy jak najniższych kosztach. Skoro nie możemy inwestować w nowe, postarajmy się logistycznie poprawić to, co już jest. Nie dajmy się zaskakiwać, tak jak ostatnio na kolei, przez małe oznaki nadchodzącej zimy. Potrzebne są procedury, bezpośrednia łączność. Szybka reakcja, informacja, uruchamianie komunikacji zastępczej, łączność bezpośrednia z kierowcami – jeden guzik i włączam się do wszystkich, uruchamiam system informacji pasażerskiej. Tego oczekują pasażerowie, a wcale to tak dużo nie kosztuje – trzeba przyjąć zasadę i wpajać ją od najniższego szczebla – PASAŻER JEST KRÓLEM, a my pełnimy tylko rolę służebną w zakresie realizacji jego potrzeb przewozowych. Według mnie, właśnie to jest najważniejsze wyzwanie na następne 20 lat.

Oczywiście są i inne, jak dalsze doskonalenie systemu biletowego – przy podwyżkach wychodzą mankamenty, poprawiamy to co możemy, natomiast technika idzie naprzód – musimy ją gonić, a na to potrzebny jest czas i pieniądze. System biletowy będzie się zmieniał, a tym samym zmieni się system kontroli. Tak więc będzie to ewolucja, której efekty zobaczymy nie za 20 lat, ale już za 5-10 lat.

W opinii wielu pracowników jest Pan ekspertem z ogromnym doświadczeniem. Przez wiele lat kierował Pan Działem Organizacji Przewozów, a potem Działem Rozwoju Transportu. Obecnie jako dyrektor Pionu Handlowego odpowiada Pan za zupełnie inny segment działalności firmy. Jak według Pana te dziedziny przenikają się nawzajem?
Od początku zazębiały się. W MZK był jeden pion - pion ruchu, w którym była organizacja ruchu, nadzór, sprzedaż biletów i kontrola. Potem – po powstaniu ZTM-u zostały rozdzielone na dwa - pion przewozów i pion handlowy. To było dobre posunięcie, pozwoliło na sprawniejsze zarządzanie tak szybko rozwijającymi się dziedzinami. Piony są ściśle ze sobą powiązane. Wszak gdyby nie było przewozów nie byłoby sprzedaży biletów, ani kontroli. Gdyby jakość przewozów była kiepska to

NIKT NIE POWIEDZIAŁ, ŻE DUŻYM KROKIEM, NAWET SKOKIEM JAKOŚCIOWYM, BYŁO POWSTANIE ORGANIZATORA KOMUNIKACJI, CZYLI ZTM-U.

TO MIŁOŚĆ DO ŻONY ZRODZIŁA MIŁOŚĆ DO KOMUNIKACJI.

sprzedaż biletów by spadała, a kontrola była mniej efektywna. Codzienna współpraca jest niezbędna, zwłaszcza wymiana informacji – widać wyraźnie, że są to naczynia połączone. Ze sprzedaży powinny wynikać przewozy, z przewozów i kontroli sprzedaż. Nie do końca mamy jeszcze wypracowane narzędzia, szczególnie informatyczne. Musimy na bieżąco przekazywać sobie wzajemnie informacje o pewnych zjawiskach – i to też wyzwanie na następne 5- 10 lat, żeby tę współpracę udoskonalić. Pierwsze kroki już zostały zrobione, choćby poprzez powołanie na wiosnę Działu Oprogramowania i Przetwarzania Danych.

Pracujemy nad projektem zarządzania komunikacją. To duży projekt na przyszłość – oprogramowanie do kompleksowego zarządzania komunikacją publiczną, podobne do systemu zarządzania ruchem na skrzyżowaniach w Warszawie. Projekt jest opracowywany z myślą o współfinansowaniu przez Unię Europejską. Wcześniej czy później powstanie – w mniejszych miastach takie programy już powstały, ale tam jest mniej wzajemnych powiązań.

Co Panu osobiście dała praca w ZTM-ie i co sprawiło największą satysfakcję?

Satysfakcję sprawia mi każdy dzień. Ja nie byłem fanatykiem komunikacji w wieku przedszkolnym i szkolnym. Fascynowała mnie motoryzacja – duże pojazdy na kółkach. W klasie maturalnej matematyczno-fizycznej znudziła mi się fizyka, a wtedy trzeba było podjąć decyzję co dalej - poszukałem sobie nowego kierunku zainteresowań. Była to ekonomia w zakresie transportu na dawnym SGPiS-ie. To zresztą moja osobista historia. Wtedy poznałem swoją przyszłą żonę, a jej szwagier pracował w komunikacji. Mogę powiedzieć, że miłość do żony zrodziła miłość do komunikacji. Muszę żonie podziękować, że przez 20 lat wytrzymała z moją „kochanką-komunikacją" i za to, że wyzwoliła tę miłość. Transport był mi coraz bliższy. Podczas studiów podjąłem pracę w MZK – miałem pisać pracę magisterską i zafascynowałem się komunikacją w Warszawie, była największa w kraju. Napisałem ponad 200 stron pracy „Ocena jakości komunikacji miejskiej w Warszawie", ale wiele ocen jakości nie znalazło się w niej na zasadzie przepisania z innych źródeł. Zaparłem się, jeździłem po mieście, poznałem komunikację od podszewki. Pracowałem jako obserwator ruchu w dziale rozwoju i metra. Zderzenie oceny prywatnej i służbowej to ciekawe i pouczające doświadczenie - rozdźwięk ten widać również obecnie. Skargi ludzie piszą, gdy spotkali się z czymś złym. Ale my mamy się czym chwalić: akcja Znicz, obsługa wizyt papieskich, a ostatnio EURO.

Na koniec pytanie związane z jubileuszową kolumną. Czy czytając wspomnienia koleżanek i kolegów znalazł Pan coś, o czym Pan nie wiedział? Czy firma ma jeszcze jakieś tajemnice przed Panem?

Nie wiedziałem o podkradanych krzesłach spod gabinetu dyrektora. To żart. Teraz jest tyle komórek więc nawet dobrze, że nie wiem wszystkiego - są do tego odpowiednie struktury.

Mówiąc poważnie – początki ZTM były łatwiejsze. W tej małej strukturze zarządzania wymiana poglądów, kiedy siadało 6-7 osób była bardziej efektywna, wszystko o wszystkim wiedzieliśmy i mogliśmy rozwiązywać problemy. Czym większa struktura, tym dłuższy obieg informacji i trudniejsze zarządzanie. Inny był także klimat polityczny – 20 lat temu wszyscy byli zachwyceni. Przekształcenia własnościowe wzbudzały entuzjazm. Teraz Polacy wrócili do ciągłego narzekania, szukania problemów, zamiast cieszyć się z tego, co już udało się osiągnąć. Twierdzę, że lepiej rozwijać się, a mankamenty trzeba naprawiać.

Jedna rzecz w historii tych 20 lat mnie martwi – mamy nadal bardzo dużo biurokracji – mówiliśmy, że w czasach PRL biurokracja wszystko zjada, teraz to wróciło. Na dodatek „podpieramy się" Unią Europejską. A nas to zjada np. przy tworzeniu budżetu. Dawniej budżet ZTM mieścił się na 2 stronach, teraz liczy 10 stron. Prawda - przybyło zadań, ale zgadzam się z prof. Wyszomirskim z Gdyni, kierującym tamtejszym „ZTM-em" od początku, że staje się coraz mniej dyrektorem, a bardziej osobą przekładającą papierki. To jest problem – jeżeli chcemy, żeby się coś rozwijało – menedżer musi mieć pole manewru.



Z SZYNĄ, CZY BEZ SZYNY?

BUDOWA TRASY W-Z, ZWANEJ RÓWNIEŻ TRASĄ BOHATERÓW STARÓWKI, BYŁA PIERWSZĄ TAK DUŻĄ KOMUNIKACYJNĄ INWESTYCJĄ W POWOJENNEJ WARSZAWIE. CO CIEKAWE, NAJGORĘTSZE DYSKUSJE WŚRÓD JEJ PROJEKTANTÓW NIE DOTYCZYŁY PRZEBIEGU TRASY CZY TECHNOLOGII BUDOWY TUNELU, A KWESTII OBSŁUGI TRASY PRZEZ KOMUNIKACJĘ TRAMWAJOWĄ.

Choć dziś trudno wyobrazić sobie trasę Wschód-Zachód bez tramwajów to pod koniec lat 40. XX wieku niewiele brakowało, aby budowany na gruzach dawnego mostu Kierbedzia most Śląsko-Dąbrowski został pozbawiony „szyny". Lata powojenne przyniosły ze sobą „nowoczesne" spojrzenie na komunikację w wielkich miastach. Trakcję tramwajową uważano za relikt przeszłości bez żadnej przyszłości. Trzeba jednak pamiętać, że tramwaje w tamtych czasach były znacznie wolniejsze niż obecnie i nie należy się dziwić, że szansę poprawy wydajności i jakości transportu widziano w autobusach, a także w samochodach osobowych.

Biuro Odbudowy Stolicy Trasę W-Z od początku projektowało jako arterię przelotową przeznaczoną wyłącznie dla ruchu samochodowego i autobusowego. Stąd też m.in. taka opinia jednego z inżynierów w tej sprawie z 1948 roku: *Należałoby nie zapominać i o tym, że zdrową i uzasadnioną tendencją dużych miast jest usuwanie ruchu tramwajowego (...) i zastępowanie go przez autobusy, a Warszawa postępowałaby wręcz przeciwnie (...), od razu wprowadzałaby szkodliwy ruch tramwajowy, nabywałaby wagony tramwajowe, skazane w bliskiej przyszłości na wymieranie (...).* Na szczęście takie poglądy na temat tramwajów nie były popularne wśród wszystkich decydentów odpowiedzialnych za odbudowę Warszawy, chociaż zdania były podzielone, nawet w ramach tych samych podmiotów, np. w Ministerstwie Komunikacji.

Mimo, że Trasa W-Z została oddana do użytku 22 lipca 1949 roku to jeszcze w czerwcu roku 1948 odbyła się jedna z dyskusji na temat linii tramwajowej, w której udział wzięli m.in. wiceminister budownictwa, prezydent Warszawy, pracownicy MZK oraz projektanci Trasy W-Z. Już wtedy część specjalistów uznawała konieczność przynajmniej czasowego wprowadzenia trakcji tramwajowej na Trasie



NIE NALEŻY NAWET DOPUSZCZAĆ UKŁADANIA TORÓW TRAMWAJOWYCH I RUCHU TRAMWAJOWEGO NA TRASIE W-Z, A TO ZE WZGLĘDU NA UJEMNY WPŁYW, JAKI TO WYWRZE: A) NA ZDOLNOŚĆ PRZEPUSTOWĄ TRASY, B) NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU.

W-Z, do czasu wybudowania mostu przy Cytadeli (Gdańskiego) oraz uruchomienia SKM, czyli metra łączącego Pragę z Warszawą.

Zwracano uwagę na przeciążenie mostu Poniatowskiego, na to że tramwaj ma znacznie większą zdolność przewozową niż autobus, a według ówczesnych danych tramwaje przewoziły w Warszawie 80 proc. wszystkich pasażerów. Inni uważali natomiast, że trasy nie należy projektować na „dziś" tylko na „jutro", a tramwaj będzie *obrazą nowoczesnego człowieka*. Jeden z dyrektorów Miejskiego Wydziału Drogowego powiedział nawet: *W imię prawdy – interesu miasta i mego następcy, który oby nie klął mnie, jak ja moich poprzedników – twierdzę, że nie powinno być tramwaju na Trasie W-Z. Wystarczą autobusy.*

W toku dyskusji pojawiła się również kwestia kosztów utrzymania taboru tramwajowego i autobusowego. Jednym z minusów związanych z zakupem nowych autobusów był fakt, że większość warszawskich dróg była wówczas w fatalnym stanie, co miałoby wpływ na szybkie zużywanie się pojazdów a remonty nawierzchni wiązałyby się z wielkimi nakładami finansowymi. Zaś 19 lipca 1948 roku Ministerstwo Komunikacji w liście do Ministerstwa Odbudowy tak zaopiniowało projekt szczegółowy Trasy W-Z: *Nie należy nawet dopuszczać układania torów tramwajowych i ruchu tramwajowego na Trasie W-Z, a to ze względu na ujemny wpływ, jaki to wywrze: a) na zdolność przepustową trasy, b)na bezpieczeństwo ruchu (...).* O tramwaj wciąż walczył Zarząd Miasta i MZK, które nawet przedstawiło swój projekt. W październiku 1948 roku ostatecznej decyzji w sprawie linii tramwajowej wciąż nie było – mimo, że budowa trasy była już zaawansowana.

Została w końcu podjęta przez Narodową Radę Odbudowy Warszawy 9 października 1948 roku. Pracownia Trasy W-Z miała zatem przed sobą wyzwanie w postaci uwzględnienia nowych rozwiązań w częściowo wybudowanej już trasie. Nie było jednak mowy o przesunięciu terminu zakończenia całej inwestycji. Wiele zadań i kosztów przejęło na siebie MZK. Co ciekawe, żadna z ówczesnych polskich hut nie produkowała wtedy szyn (częściowo pozyskano je z nieczynnych tras na terenie miasta), brakowało impregnowanych podkładów a nawet śrub. Przedstawione wyżej trudności nie przeszkodziły jednak w ukończeniu całej Trasy W-Z w odgórnie ustalonym terminie.

18 lipca 1949 roku MZK zwróciło się do Kierownika realizacji Trasy: *W związku z otwarciem Trasy W-Z w dniu 22 lipca 1949 roku, a tym samym uruchomieniem linii tramwajowych i autobusowych, prosimy o podanie nam godziny zakończenia uroczystości, byśmy mogli przygotować się do uruchomienia komunikacji.*

Tekst opracował **Maciej Florczak** na podstawie: Józef Sigalin, *Z archiwum architekta 1944-1980*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.

POKOCHAJ WARSZAWĘ Z OKIEN ZABYTKOWEGO TRAMWAJU



WARSZAWA TO CIĄGLE ROZWIJAJĄCA SIĘ STOLICA EUROPEJSKIEGO KRAJU. NOWE BUDYNKI, ZATŁOCZONE ULICE, DZIESIĄTKI AUTOBUSÓW, METRO Z NAJŁADNIEJSZĄ STACJĄ NA ŚWIECIE. TO OBECNIE. A JAK BYŁO WCZEŚNIEJ? JAKIE TAJEMNICE SKRYWA NASZE MIASTO? DLACZEGO W OGRODZIE KTOŚ KOMUŚ UKRADŁ ZEGAREK? SKĄD SIĘ WZIĘŁA OCHOTA? Z ILU CEGIEŁ ZBUDOWANO PAŁAC KULTURY I NAUKI IM. JÓZEFA STALINA? NIEZNANE OBLICZE NASZEGO MIASTA MOŻNA BYŁO ZOBACZYĆ Z OKIEN ZABYTKOWEGO TRAMWAJU!

Dzięki inicjatywie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej i nieocenionej pomocy spółki Tramwaje Warszawskie, zorganizowano kilka nocnych przejazdów po Warszawie z przewodnikiem zabytkowym składem wagonów #838+1811. Wszystkie cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Trasa przejazdu wiodła z pl. Narutowicza m.in. przez ulice Filtrową, Stawki, Jagiellońską, Towarową, Grójecką. Dzięki przejazdowi przez most Gdański uczestnicy mogli podziwiać jedną z piękniejszych panoram Starego i Nowego Miasta. Tramwajowy spacer w przeszłość trwał około godziny.

Przewodnikiem był jeden z naszych klubowiczów – Marcin Kozoń, który jest znany na przykład z wakacyjnej linii turystycznej „T", w której co roku można usłyszeć jego opowieści. Tym razem również nie zawiódł!

Ci, którzy zdecydowali się skorzystać z bezpłatnego przejazdu mogli dowiedzieć się wielu ciekawych rzeczy o Warszawie, m.in. o pochodzeniu nazw dzielnic, że każdy Polak ma swoją cegiełkę w Pałacu Kultury (tak – pałac zbudowano z ok. 40 milionów cegieł!), a także.. kupić mydło i powidło na przedwojennym targowisku na „Kercelaku".

„SUPER PRZEŻYCIE"

Pasażerowie zabytkowego tramwaju byli zachwyceni.

„Chciałbym pogratulować wspaniałego pomysłu, aby zorganizować wieczorny przejazd zabytkowym tramwajem. Główną jego atrakcją był chyba dobry przewodnik, który opowiadał bardzo ciekawe historie związane z miastem. Ciekawe głównie dlatego, że niezbyt znane. Ja w Warszawie mieszkam dopiero od 3 lat, więc tak naprawdę dopiero poznaję to miasto, ale gdy powtórzyłem niektóre z historii moim znajomym, rodowitym warszawiakom, oni też nie mieli o nich pojęcia (np. o tym, skąd wzięła się nazwa Praga itp.)".

„Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do organizacji takiego kursu. Zarówno ja, jak i osoba, która towarzyszyła mi tego wieczoru, byliśmy bardzo zado-



woleni i na pewno nie zaliczymy tego czasu do zmarnowanego.

Wręcz przeciwnie – gdy przewodnik powiedział, że zbliżamy się z powrotem do pl. Narutowicza, oboje ze zdziwieniem zapytaliśmy – „To już?".

„Bardzo ciekawa, subiektywna opowieść przewodnika o mijanych miejscach sprawiła, że innymi oczami patrzyliśmy na Warszawę. Nocny przejazd ma niepowtarzalny klimat i podobał się mnie i moim córkom bardziej, niż odbyty w ciągu dnia".

„Jak dla mnie super przeżycie. Tramwaj tworzył wspaniały klimat, pan przewodnik opowiadał bardzo ciekawie - oprócz historii było też pełno ciekawostek. Mam nadzieję, że impreza wpisze się na stałe w warszawski kalendarz".

Zainteresowanie nocnym przejazdem przekroczyło nasze najśmielsze oczekiwania. Cieszy nas to niezmiernie, ponieważ potwierdza to potrzebę kontynuowania tej inicjatywy. Dlatego wszystkich, którzy chcieliby skorzystać w przyszłości z przejazdu zapraszamy do śledzenia naszej strony internetowej www.kmkm.waw.pl oraz polubienia profilu na fb www.facebook.com/kmkm.wawa. Znajdą tam Państwo informacje dotyczące działalności Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz aktualności i ogłoszenia o następnych przejazdach.

Tekst: **Mateusz Kania**
Fot.: Bartosz Szczęsny
KMKM Warszawa





METRO PRZEDE WSZYSTKIM

PONAD PIĘCIOMILIONOWA AGLOMERACJA TORONTO TO OBECNIE NAJWIĘKSZE SKUPISKO LUDNOŚCI W KANADZIE. OGROMNA, WIELOKULTUROWA METROPOLIA POŁOŻONA JEST NA PÓŁNOCNYM BRZEGU JEZIORA ONTARIO. WBREW SILNYM PROSAMOCHODOWYM TRENDOM OBOWIĄZUJĄCYM NA KONTYNENCIE AMERYKAŃSKIM TRANSPORT PUBLICZNY W TORONTO NADAL ODGRYWA BARDZO DUŻĄ ROLĘ W PRZEWOZACH. POJAZDY SPOD ZNAKU TTC (TORONTO TRANSIT COMMISSION) PRZEWOŻĄ ZARAZ PO NOWYM JORKU I STOLICY MEKSYKU NAJWIĘCEJ PASAŻERÓW W AMERYCE PÓŁNOCNEJ.



Podstawowym środkiem transportu w Toronto jest metro (subway). Każdego dnia przewozi ponad milion pasażerów. Na sieć metra składają się trzy linie podziemne oraz jedna linia tzw. lekkiego metra. Linia żółta (Yong-University-Spadina) ma trasę w kształcie litery U i przebiega wzdłuż ulic biegnących południkowo. Pierwszy odcinek otwarto w 1954 roku. Przebiegał od dworca kolejowego Union Station pod główną ulicą Yonge Street. Kolejne odcinki otwierano w latach 1963, 1974, 1978 i 1996. Niedawno rozpoczęto prace nad wydłużeniem linii do York University. Otwarcie zaplanowano na rok 2014.

Druga linia – zielona (Bloor-Danforth) – biegnie zgodnie z nazwą pod ulicą Bloor i krzyżuje się prostopadle z pierwszą w dwóch miejscach. Wybudowana została niemal w całości w latach 1966-1968, a w 1980 roku wydłużono ją z każdej strony o jedną stację. Na jej obu końcach planowano wybudować linie lekkego metra na estakadach, biegnące do dalszych, słabiej zaludnionych dzielnic. Zrealizowano tylko jedną z nich – w 1985 roku powstała linia Scarborough RT (Rapid Transit). Jest to w pełni zautomatyzowane lekkie metro, biegnące na powierzchni ziemi lub na estakadach. Wybór takiego rozwiązania uzasadniano nieopłacalnością budowy i eksploatacji metra na relatywnie słabo zaludnionych przedmieściach. Początkowo planowano wybudować linię tramwajową, jednak ostatecznie zdecydowano się na nowatorską wówczas technologię z automatycznym sterowaniem i napędem liniowym, pozwalającą obniżyć koszty eksploatacji.

Ostatnia czwarta linia została uruchomiona w roku 2002 i odchodzi od linii żółtej na północnych przedmieściach, przebiegając na długości kilku stacji pod Sheppard Street.

Pociągi metra kursują od 6 rano do 1.30 w nocy, z wyjątkiem niedziel, kiedy pierwsze pociągi ruszają dopiero o 9 rano (wcześniej dostępne są nocne autobusy). Częstotliwość kursowania dochodzi do 2-3 minut w godzinach szczytu.

Na powierzchni system metra uzupełniają autobusy i tramwaje. W ścisłym centrum jeździ 11 linii tramwajowych. Większość przebiega kolejnymi równoległymi ulicami, od których linie brały nazwy zanim wprowadzono ich numerację. Tak gęsta sieć tramwajów jest ewenementem na kontynencie

WSZYSTKIE ZAKŁÓCENIA W RUCHU SĄ NA BIEŻĄCO RAPORTOWANE NA PROFILU TTC NA FACEBOOKU.



amerykańskim i wynika z realizowanej konsekwentnie polityki zachowania miasta dla mieszkańców, a nie dla samochodów. Mimo licznych nacisków na zastąpienie tramwajów autobusami i metrem udało się zachować dużą część systemu i obecnie czerwone tramwaje stanowią kręgosłup komunikacji naziemnej w centrum miasta, będąc najbardziej obciążonymi liniami w sieci TTC.

Większość linii tramwajowych to klasyczne trasy w jezdni. W godzinach szczytu tramwaje często utykają w korkach i zbijają się w stada. Niezbędne bywa doraźne skracanie wybranych kursów, aby zapełnić powstałą lukę w kursach w kierunku przeciwnym. Co ciekawe wszystkie zakłócenia w ruchu są na bieżąco raportowane na profilu TTC na Facebooku.



Pozostałą siatkę komunikacyjną Toronto tworzy 140 linii autobusowych – nieraz z kilkoma wariantami przebiegu. Oprócz linii zwykłych funkcjonuje też kilka linii ekspresowych (Rocket), m.in. linia 192 docierająca autostradą na lotnisko. Niemal wszystkie autobusy są niskopodłogowe, a dodatkowo wyposażone w wieszaki na rowery, umieszczone na przedniej ścianie. Z 2000 autobusów we flocie TTC 700 ma napęd hybrydowy. Obok Nowego Jorku i Los Angeles to największy park taborowy w Ameryce Północnej.

Poza metrem, tramwajami i autobusami obsługującymi obszar miasta niebagatelną rolę w przewozach odgrywa też kolej aglomeracyjna, dowożąca codziennie tysiące mieszkańców okolic do pracy w centrum. Uruchamiane przez spółkę GO Transit pociągi podmiejskie składają się nieraz z kilkunastu pojemnych wagonów piętrowych. Większość z nich kursuje głównie w godzinach szczytu przewozowego.



GĘSTA SIEĆ TRAMWAJÓW JEST EWENEMENTEM NA KONTYNENCIE AMERYKAŃSKIM I WYNIKA Z REALIZOWANEJ KONSEKWENTNIE POLITYKI ZACHOWANIA MIASTA DLA MIESZKAŃCÓW, A NIE DLA SAMOCHODÓW.

INACZEJ, NIŻ W POLSCE

Na koniec kilka słów o praktycznym korzystaniu z komunikacji miejskiej, nieco odmiennym od naszych realiów. Wejście do pojazdów odbywa się przednimi drzwiami, a na stacje metra – przez bramki. Przy każdym wejściu jest jednak pilnowane przez obsługę swobodne przejście dla osób ze zwykłymi biletami. Opłata za jeden przejazd wynosi 3 dolary (ok. 10 zł), płatne żetonem lub gotówką. Kwota musi być odliczona, bowiem monety wrzuca się do specjalnej skrzynki, bez możliwości wydania reszty. Prowadzący pojazd nie musi się więc obawiać, że stanie się celem napadu rabunkowego. Przy wejściu można też okazać kartę elektroniczną lub bilet dobowy (day-pass za 10,50 dol.). Na większości ulic funkcjonuje tylko jedna linia, ale brak połączeń bezpośrednich nie jest dokuczliwy, bowiem przesiadki są dopuszczone w cenie pojedynczego przejazdu. Pozwalają na to specjalne terminale przesiadkowe oraz dość specyficzny system tzw. transferów. Przy większości stacji metra przystanki znajdują się w obrębie zamkniętej strefy biletowej i przesiadka nie wymaga ponownego wnoszenia opłaty. Przy dobrym zaplanowaniu podróży można z kilkoma przesiadkami przejechać za 3 dolary przez całe miasto. W przypadku braku terminala przesiadka odbywa się na podstawie tzw. transferu. Jest to darmowy bilet pobierany przy rozpoczęciu podróży od prowadzącego pojazd lub z automatu na stacji metra, zawierający precyzyjne informacje o czasie i miejscu rozpoczecia podróży. Umożliwia on kontynuację podróży innym pojazdem, jednak z różnymi zastrzeżeniami co do kierunku jazdy (nie można np. kontynuować jazdy w tym samym kierunku lub wracać).



Tekst i zdjęcia: **Marcin Stiasny**


@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego